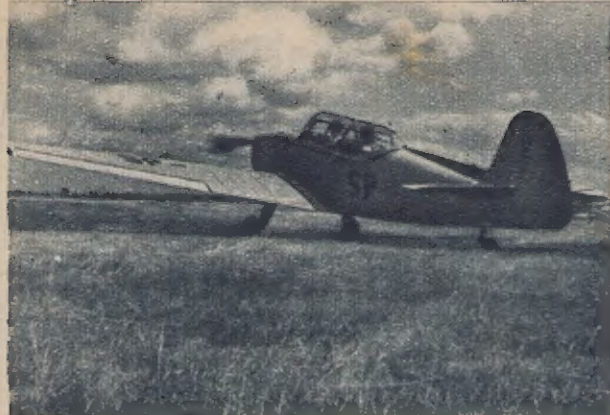


II SZYBOWCOWE
MISTRZOSTWA JUNIORÓW
ŻAR – WRZESIEŃ - 1956 r.

NR 39 (273) • 23 WRZEŚNIA 1956 r.
ROK WYDANIA XII • CENA 70 GR

Skrzydłata **POLSKA**





II Mistrzostwa Samolotowe Polski w Gliwicach

Zgodnie z kalendarzem lotniczych imprez sportowych na rok 1956, Zarząd Główny LPŻ w imieniu i przy współudziale Aeroklubu PRL zarządził przeprowadzenie w Gliwicach — w dniach od 4. X. do 14. X. br. — II Mistrzostw Samolotowych Polski. Celem Mistrzostw, podobnie jak w roku ubiegłym, jest sprawdzenie sprawności pilotażowej i nawigacyjnej pilotów wyszkolonych w aeroklubach, propaganda sportu lotniczego i wyłonienie mistrza Polski na rok 1956 w sporcie samolotowym.

Rozgrywki w klasie Juniorów odbędą się w dniach od 4. X. do 7. X. 1956 r., zaś w klasie Seniorów — od 8. X. do 14. X. 1956 r.

Mistrzostwa przeprowadzone zostaną zgodnie z regulaminem w konkurencjach nadlotniskowych i po trasach nawigacyjnych. Gospodarzem i organizatorem Mistrzostw jest Zarząd Wojewódzki LPŻ w Słoneczniku.

PO DWÓCH KONKURENCJACH — NA ŻARZE

(Telefonem z Mistrzostw)

Po wielodniowym okresie wyczekiwania na lepszą pogodę, w dniu 15 września przeprowadzona została pierwsza konkurencja II Szybowcowych Mistrzostw Juniorów — wielokrotny przedświadczył przelot docelowo-powrotny na trasie pomiędzy szczytami Kiczera — Magurka. Zadanie konkurencyjne wykonało sześciu pilotów. Pierwsze miejsce zdobył Józef Pieczewski (Łódź) — 1000 pkt., drugie — Zdzisław Majewski (Kielce) — 952 pkt., trzecie — Jan Gawęcki (Warszawa) — 945 pkt.

W dniu 16 września rozegrana została druga konkurencja, mająca na celu uzyskanie maksymalnej wysokości dnia w trzech przewyższeniach. Pierwsze miejsce zajął Józef Misiek (Poznań) — 1000 pkt., drugie — Józef Pieczewski (Łódź) — 931 pkt., trzecie — Zenon Skolski (Wrocław) — 896 pkt. Po dwóch konkurencjach prowadził zeszłoroczny mistrz Juniorów Józef Pieczewski — 1931 pkt., na drugim miejscu jest Zenon Skolski — 1827 pkt., na trzecim Jan Gawęcki — 1693 pkt.



Tu-104 na trasie Moskwa — Irkuck

W dniu 15. września otwarta została w ZSRR regularna linia lotnicza na trasie Moskwa — Irkuck (długości około 5000 km). Linie te obsługują samoloty odrzutowe Tu-104.

Inauguracyjny lot został przeprowadzony na wysokości 10 500 m, a czas lotu wyniósł 7 godzin. Odcięcie między Omskiem i Szwedłowskiem Tu-104 przebył z przeciętną prędkością 1000 km/h. Tak więc po dłuższych przygotowaniach i lotach w kraju i za granicą samolot Tu-104 wszedł do regularnej eksploatacji.

Głównym tematem obrad były zagadnienia sztucznych satelitów Ziemi: ich konstrukcja (dr S. F. Singer, F. Romano, B. Bergquist, N. V. Petersen, A. Boni, K. Stehling, R. Foster), orbity (W. B. Klem-

Zawody o puchar Jugosławii

III zawody europejskie modeli silnikowych o puchar Jugosławii rozegrano w miejscowości Subotica w dniach od 1 do 2 września. Zwy-

ciężył W. Pietuchow (ZSRR) — 900 + 387 sek. 2 — J. Kun (Węgry) 900 + 327 sek. 3 — E. Kuczerow (ZSRR) 871 sek. 4 — E. Fresi-

(Jugosławia) 853 sek. Zespołowe zwycięstwo odniosła ekipa ZSRR przed Jugosławią, CSR, Węgrami, Bułgarią i Szwajcarią. (I)

Z ostatniej chwili — NOWA HUTA, 17. IX. godz. 12

Specyficzne warunki meteo, w które obfituje okres trwania III Spadochronowych Mistrzostw Polski, a ponadto dotychczasowa taktyka rozgrywania konkurencji, przyjęta przez kierownictwo mistrzostw, przyczyniły się do tego, że w dniach od 11 do 17. IX przeprowadzono jed-

ną kolejną serię skoków z wysokości 600 m na celność lądowania. Skoki te odbyły się w niedzielę 16. IX br. A oto najważniejsze wyniki: 1. Stefan Zmysłowski (Warszawa) — 146,06 pkt. 2. Jerzy Kowalczyk (Lublin) — 145,60 pkt. 3. Mieczysław Pionki (Lublin) — 138,60 pkt. 4. Henryk Ada-

mowicz (Białystok) — 127,73 pkt. 5. Bolesław Gargala (Rzeszów) — 127,83 pkt.

Jest mało prawdopodobne, czy zostanie rozegrana jedna z dwóch najważniejszych konkurencji: skok z wysokości 1500 m lub 2200 m. W tej chwili pada deszcz. (M.)

KOMUNIKAT ZARZĄDU APRL

W związku z reaktywowaniem sportu balonowego, Zarząd APRL zwołuje na dzień 30 września 1956 r. godz. 10.00 w Warszawie, ul. Długa 52 (Arsenal), w świetlicy ZG LPŻ, zebranie organizacyjne, na które serdecznie zaprasza wszystkich byłych działaczy, zawodników i fachowców balonowych. Porządek dzienny zebrania:

1. Uchwalenie regulaminu
2. Powołanie Rady Balonowej APRL oraz władz Rady
3. Powołanie Komisji Rady
4. Omówienie planu działalności.

ZARZĄD APRL

Kronika kontaktów zagranicznych

Na Zjazd GST

W dniach 11—22 bm. przebywał w NRD na Zjeździe organizacji GST (Gesellschaft für Sport und Technik — odpowiednik naszej LPŻ), prezes Aeroklubu PRL gen. bryg. Józef Turski (K)

Delegacja APRL w Jugosławii

Na zaproszenie Jugosłowiańskiego Związku Lotniczego (VAZDUHOLOVNI SAVEZ JUGOSLAVIJE — odpowiednik naszej dawnej Ligi Lotniczej) przebywała we wrześniu jedenaście dni w Jugosławii, niezwykle serdecznie

przyjmowana, delegacja Aeroklubu PRL w składzie: aplk. Albin Lasoń i Władysław Janica, która nawiązała pierwsze kontakty i zapoznała się z życiem i pracą lotnictwa sportowego tego kraju. W październiku przybędą do Polski z rewizytą, na zaproszenie Aeroklubu PRL, przedstawiciele Jugosłowiańskiego lotnictwa sportowego. Z przebiegiem wizyty w Jugosławii zapozna Czytelników Władysław Janica w jednym z następnych numerów. (K)

Goście w redakcji

W ostatnim czasie (sierpniu i wrześniu) prze-

bywali w Polsce i złożyli wizytę redakcji „Skrzydlatej” w Warszawie nasi zagraniczni współpracownicy i korespondenci: red. Vlasta Pukrtova z czasopisma „Křídla vlasti” z Czechosłowacji wraz ze swym mężem Václavem — inspektorem lotniczym KC SVAZARM-u i red. Karl Heinz Hardt z czasopisma „Flügel der Heimat” z Niemieckiej Republiki Demokratycznej. Goście czechosłowaccy zwiedzili m. in.: Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego, w których drukuje się nasze czasopismo, Aeroklub Warszawski, Arsenal — siedzibę ZG LPŻ, byli w Wyższej Szkole Szybowcowej w Liscach Kątach oraz w Gdyni i Gdańsku. Red. Hardt zwiedził Wrocław i Warszawę. (K)

W SKRÓCIE

Zakłady Lotnicze „Branko Ivanus” w Ljublanje (Jugosławia) opracowały w maju br. dwa nowe prototypy szybowców szkolno-treningowych Letov-21 (jednomiejscowy) i Letov-22 (dwumiejscowy), konstruowali inż. Adriana Kisevca. Jednocześnie zakłady „20 Maj” w Skopje zakończyły budowę konkursowej jednomiejscówki szkolno-treningowej „Iliadka-II” konstruowali inż. Milosa Ilicca. W zakładach „Ikarus” buduje się konkursowy prototyp jednomiejscowego szybowca konstrukcji inż. Jovanovica.

Wszystkie te nowe szybowce szkolno-treningowe zostaną sprawdzone w locie w ramach konkursu i najlepsze z nich oddane do produkcji seryjnej.

Tydzień LPŻ

W ramach Tygodnia Ligi Przyjaciół Żołnierza, który w tym roku odbędzie się w dniach od 12 do 19 października, przewiduje się szereg imprez lotniczych. Do najbardziej atrakcyjnych zaliczyć należy udostępnienie wszystkim młodnikom sportu lotniczego skoków spadochronowych z wież. Ponadto w wielu miastach odbędą się pokazy modeli latających oraz spotkanie młodzieży z wybitnymi sportowcami lotniczymi. W celu bliższego zapoznania się z naszym społeczeństwem z lotnictwem sportowym przewidziano organizowanie wycieczek na lotniska szkół szybowcowych i aeroklubów. (Star)

SZTUCZNY SATELITA ZIEMI JUŻ W STYCZNIU 1957 R.

JAK oświadczył H. Perkins, dyrektor zakładów w Detroit, pierwszy sztuczny satelita amerykański zostanie wyrzucony w styczniu przyszłego roku. Ciężar tego satelity krążącego po elipsie na wysokości 240 km będzie wynosił 11 kg. Satelita o kształcie kulistym zostanie wykonany z lekkich stopów i ukryje w swoim wnętrzu przyrządy pomiarowe, źródła zasilania w energię elektryczną oraz aparaturę radiową, której zadaniem będzie przekazywanie dokonywanych obserwacji.

Zapytany o możliwość wysłania załogi ludzkiej na pokładzie satelity H. Perkins oświadczył, że problem ten jest jeszcze przedwcześnie. (W)

VII MIĘDZYNARODOWY KONGRES ASTRONAUTYCZNY

W dniach 17—22 września br. odbył się w Rzymie VII Międzynarodowy Kongres Astronautyczny, w którym po raz pierwszy wzięła udział delegacja polska pod kierunkiem prof. dr. Kazimierza Zarankiewicza.

Głównym tematem obrad były zagadnienia sztucznych satelitów Ziemi: ich konstrukcja (dr S. F. Singer, F. Romano, B. Bergquist, N. V. Petersen, A. Boni, K. Stehling, R. Foster), orbity (W. B. Klem-

perer, RML Baker, De Nike, H. Krause, J. Kovy) i metody wyrzucenia (A. C. Robotti, N. E. Felt).

Problemy napędu pojazdów kosmicznych poruszał H. Bednarczyk (Austria) i K. Ehrliche, a zagadnienia biologiczne — R. Gerathewohl i D. G. Simons. Po raz pierwszy omówiono także sprawę zagadnień lotów międzyplanetarnych w aspekcie prawa lotniczego.

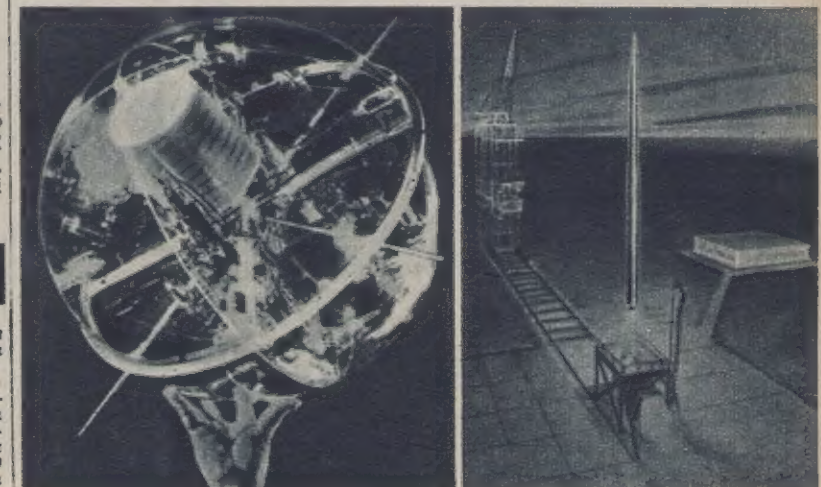
Również i członkowie delegacji polskiej przygo-

towali referaty: prof. dr K. Zarankiewicz — odwołanie na obszary dwuspójne i dr J. Gadomski — projekt kalendarza astronautycznego.

Kongres został zorganizowany przez Włoskie Towarzystwo Astronautyczne na zlecenie Międzynarodowej Federacji Astronautycznej.

O przebiegu obrad oraz aktualnych problemach zapoznamy Czytelników w obszernym omówieniu. (W)

Z lewej — model sztucznego satelity USA w wielkości naturalnej, z prawej — wyrzutnia rakiety wielostopniowej zakładów Martin, niosącej sztuczny satelitę.



O PRZEDSZKOLACH SZYBOWCOWYCH

SPORO już powiedziano o brakach i potrzebach naszego lotnictwa. Teraz nadszedł czas przedyskutowania i realizacji konkretnych propozycji. Na II Zjeździe LPZ gen. bryg. J. Frey-Bielecki zwrócił uwagę, że szymbownictwo nasze powinno być oparte o masową sieć wyszkolenia szybowcowego: „Co się tyczy metod umasowienia szkolenia lotniczego, wydaje się jedyną właściwą drogą — i już w wielu przypadkach realną — tworzenie drobnych ośrodków i klubów szybowcowych, a także i silnikowych przy fabrykach, PGR-ach, w powiatowych miastach, małych miejscowościach”. Oddźwięk w tzw. „terenach” na ten projekt jest dość duży — o czym może świadczyć propozycja Z. Świdra w SP 30/56 — „Szkolenie lotnicze w każdej gromadzie”. Niestety, nie słyhać wcale o jakichkolwiek projektach ZG LPZ na ten temat, mimo że od czasu II Zjazdu LPZ minęło już 8 miesięcy. Spróbujmy przeto wysunąć pewne sugestie w tej sprawie.

Czym powinny być ośrodki masowego szkolenia lotniczego? Szkołami szybowcowymi? Aeroklubami? Chyba nie. Sądzę, że ośrodkami wstępnego wyszkolenia szybowcowego (przedszkolem szybowcowym), prowadzonymi przez Koła Szybowcowe.

Warto zastanowić się nad trzema sprawami: realnością, potrzebą ośrodków oraz problemem przełamania bezwładności cz. nników decydujących.

Gdzie będą powstawały przedszkola szybowcowe? Przy szkołach średnich, klubach młodzieżowych, domach harcerza, fabrykach, PGR-ach, klubach sportowych itp. — wszędzie, gdzie znajdzie się grupka energicznych młodych entuzjastów sportu lotniczego. Kto będzie prowadził wyszkolenie? By odpowiedzieć na to pytanie, trzeba zastanowić się nad programem wyszkolenia. Oczywiście chwielnica. Następnie szury i skoki np. do wysokości 8 m. Start z liny gumowej. Byłby to po prostu kurs I stopnia o odpowiednio zmienionym programie. Do realizacji takiego programu nie jest potrzebny wykwalifikowany instruktor. Może się tej pracy podjąć prawie każdy pilot szybowcowy, posiadający trochę zdolności dydaktycznych i organizacyjnych. Oczywiście, można urządzić dwutygodniowy kurs w celu przeszkolenia instruktorów przedszkoli. A może by wystarczyło wydanie dobrze opracowanej broszury o wstępnym szkoleniu. Za mało wierzymy w siły ludzi. Jestem przekonany, że podniosą się głosy protestu przeciw „takiemu lekceważeniu niebezpieczeństwa w lotnictwie”. A nuż ktoś spadnie z chwielnicy, lub rozbiłszy szybowiec w nurkowaniu z 2 m wysokości!

Jak będzie wyglądała sprawa sprzętu? Chyba do tego celu można by użyć szybowców szkolnych, które niewielkim kosztem da się wyremontować. Na pewno znalazłoby się trochę ABC i SG. Tu

zwracam się z prośbą do inżynierów lotniczych z SZD, IL i KCSP, by wyrazili swój pogląd na tę sprawę i ewentualnie wydali orzeczenie stwierdzające dopuszczalność eksploatacji wyżej wymienionych szybowców w przedszkolach lotniczych, z dokładnym wyszczególnieniem ograniczeń. Można by się również zastanowić nad projektem uproszczonego szybowca szkolnego. Pamiętajcie propozycję Zientka z 1946 r. czy artykuł w „Kryli Rodiny” z zeszłego roku pt. „Jakiego szybowca nam potrzeba” — BRO-11? Powinniśmy zrewidować nasze poglądy na przepisy dopuszczalnych obciążeń szybowców szkolnych i wydzielić nową klasę — szybowców do wyszkolenia wstępnego. Może ktoś z IL-u opracowujący nasze nowe przepisy zabierze głos na ten temat? Po ustaleniu — poprzez dyskusję na łamach „Skrzydlatej” — wymagań stawianych „uproszczonemu szybowcowi szkolnemu” i jego cech, niewątpliwie ZG LPZ winno ogłosić na konkurs.

Drugim przedmiotem niezbędnym do szkolenia jest guma startowa. Chyba jeszcze zostały jakieś jej ślady w magazynach szybowisk. Ponadto w związku z projektem powrotu do szkolenia na szybowiskach górskich powstaną zapewne możliwości zakupu nowej gumy. Należałoby sprawdzić czy do wyszkolenia wstępnego będzie potrzebna lina gumowa pełnej długości. Czy nie wystarczy znacznie krótsza, ze względu na ograniczoną wysokość skoków.

Sprawa chwielnicy — to tylko kwestia sporządzenia rysunków chwielnicy o drewnianej konstrukcji z metalowym przegubem i opublikowania ich np. w „Skrzydlatej”. Również wiatromierz płytkowy można wykonać własnymi środkami. Znalezione tereny do wykonywania skoków oraz szopy lub stodoły, w której można by zahangarować szybowiec — nie należą do spraw bardzo trudnych.

Czy istnieje potrzeba stworzenia przedszkoli szybowcowych? Jaki będzie z tego pożytek? Truizmów na temat braku kandydatów na szkolenie lotnicze i potrzeby nowych metod popularyzacji lotnictwa chyba nie muszę powtarzać. Sądzę, iż instruktorzy szybowcowi poprą moje zdanie, że wstępna eli-

minacja zmniejszy odsiew na szybowiskach podczas szkolenia oraz pozwoli na poważne podniesienie poziomu wyszkolenia na miesięcznych turnusach. Gdy kandydat będzie miał za sobą chwielnicę, szury i skoki — lądowanie na „Salci” będzie mogło nastąpić już w połowie turnusu, a nie w ostatnim tygodniu szkolenia. Zaś 2 tygodnie latania na „Salci” zamiast 5 lotów chyba mówi samo za siebie.

Wobec oduczenia ludzi samodzielnego działania — nie powinno LPZ czekać aż przyszlą adepci sztuki latania sami wszystko zorganizują. Do obowiązków LPZ będzie należała organizacja ośrodków wstępnego wyszkolenia. Np. przez ogłoszenie za pomocą prasy i radiowęzłów, iż LPZ tworzy Koła Szybowcowe — z takim to i takim programem — i werbuje chętnych (zgłoszenie grupowe).

Czy ośrodki wstępnego wyszkolenia szybowcowego zostaną zrealizowane? Zależy to przede wszystkim od postawy pracowników lotnictwa, entuzjastów sportu szybowcowego. Jeżeli wszyscy będą czekać, to oczywiście sama manna z nieba nie spadnie. Lecz jeśli na łamach „Skrzydlatej” oraz w petycjach składanych do ZG LPZ zostanie stwierdzona możliwość, słuszność i konieczność zorganizowania przedszkoli szybowcowych, to projekt nie skończy się na gadaniu, lecz wejdzie w życie. Oczekuję na wypowiedzi i inicjatywę ze strony szybowników, instruktorów, inżynierów lotniczych, kierownika Wydziału Szybowcowego ZG LPZ oraz członków prezydium ZG LPZ. Cenne byłyby też uwagi ludzi, którzy zetknęli się z przedwojennymi przedszkolami szybowcowymi, których było kilka przy klubach sportowych.

Int. ANDRZEJ GLASS



Gdzie będą powstawały przedszkola szybowcowe? Wszędzie, gdzie znajdzie się grupka energicznych, młodych entuzjastów sportu lotniczego. Wystarczy, jak to widać wyżej, wyremontowany „ABC”...

BYLIŚMY W CZECHOSŁOWACJI

SVAZARM w Libercu (CSR), siedzibą ze Szkołą Szybowcową w Jeżowie o kilkadziesiąt kilometrów, zaprosił nas na swoje Światło Lotnictwa. Zanim znaleźliśmy się za trójkolorową barierą graniczną, przeżyliśmy prawdziwą gehennę, walcząc przez 18 godzin z naszą rodzimą biurokracją. Gdyby nie sekretarka Komendy MO w Kamiennym Górze i komendant MO w Kłodzku, prawdopodobnie czekalibyśmy do dnia dzisiejszego na zrealizowanie zaproszenia na 12 sierpnia.

Program pokazów, zorganizowanych przez miejscowy aeroklub z udziałem aeroklubu w Ołomuńcu i Szkoły Szybowcowej we Vrchlabi, obejmował 15 punktów. Poza klasycznymi numerami, znanymi poprzednio u nas, jak akrobacja indywidualna i zbiorowa, skoki spadochronowe, strącanie baloników, modelarstwo, dołączono natarcie bojowe piechoty na zbombardowany obiekt oraz wścigi motocyklowe. Całość trwała 3,5 godzin.

Na szczególne wyróżnienie, tak ze względu na jakość wykonania jak i emocje dostarczone widzom, zasługują akrobacja na „Lunaku”, w wykonaniu Verry Schlechtowej, która m. in. zdemonstrowała dwie następujące na sobie pętle rozpoczęte na wysokości 2 metrów nad ziemią. Stopniując emocje pokazano następnie akrobację zespołową 3 „Lunaków” i szereg innych atrakcji. Najlepszym punktem programu była bezsprzecznie zespołowa akrobacja na trzech „Złazach-26”.

Po pokazach odbywały się loty pasażerskie na samolocie „Aero-45”, przy czym nie broniono wcale publiczności

poruszać się w pobliżu kotujących i startujących samolotów i zespołów. Podziwiałem spokój organizatorów oraz pilotów, którzy kołowali wśród tłumu. Samolot „Aero” lądował każdorazowo w małej łuce wśród ludzi przechodzących skrajem lotniska. Widać było, że kierownictwo ma zaufanie do orientacji i decyzji swoich pilotów, a ci z kolei są przyzwyczajeni do samodzielnego myślenia, nieskrępowanego nadmiarem znaków i przepisów.

Aeroklub miasta Liberec, liczącego 60 000 mieszkańców, posiada około 200 członków. Mają oni do dyspozycji ponad 20 samolotów (9 różnych typów), co niewątpliwie zmniejsza niebezpieczeństwo przelatania i nudy. Szesnaście szybowców, w tym 7 dwumiejscowych „Pionierów”, stoi do dyspozycji szybowców. Szybowców wyczynowych — stosunkowo niewiele. Cały ten sprzęt jest obsługiwany przez czterech mechaników, bez ograniczenia na samolotach i szybowcach. Mechanicy ci dodatkowo obsługują (przy czynnościach okresowych) pięć filii aeroklubu na terenie województwa. Do pomocy mają mechaników aktywistów oraz uczniów prowadzonego stale kursu mechaników. Ta szczupła

kadra techniczna może podać swoim obowiązkom dzięki zmechanizowaniu pewnych czynności, szczególnie uzupełniania paliwa, które odbywa się bezpośrednio z elektrycznej stacji benzynowej. Pięć samochodów ciężarowych, jeden osobowy (sześciuosobowy „Mercedes” z 1939 r.), 3 motocykle do użytku służbowego i jeden traktor „Zetor” do ciągnięcia szybowców na start — zwiększają operatywność personelu.

W następnym dniu naszego pobytu w Czechosłowacji zwiedziliśmy Szkołę Szybowcową we Vrchlabi. Trzeba przyznać, że wyposażenie jest wspaniałe. Szczególną uwagę zwraca gabinet meteorologiczny, połączony ze stacją meteorologiczną zdolną do samodzielnego prowadzenia obserwacji i wydawania prognozy dla celów szybowcowych. Nie brakuje tu balonów-sond, meteorografów zabudowanych na samolocie „Sokol”, na którym codziennie wykonuje się wloty aerologiczne oraz stacji radiowej do odbierania komunikatów meteo z całej Europy. Codziennie aktualnie opracowywana mapa synoptyczna pozwala racjonalnie wykorzystywać każdy dzień lotny.

Dowiedzieliśmy się również, że w żadnej z jednostek nie ma felczera. Czyż-

by badanie pulsu przed lotem było dla nas ważniejsze od dokładnego komunikatu meteorologicznego?

Poza 25 szybowcami wyczynowymi szkoła posiada 11 samolotów o różnorodnym przeznaczeniu, między innymi „Aero-45” do łączności z innymi lotnikami. Na „Aero-45” latają bez żadnego ograniczenia instruktorzy szybowcowi posiadający licencję pilota turystycznego. Z przykrością nasunęło się porównanie z naszymi warunkami, gdzie lot na samolocie „Jak-18” (a co dopiero „Aero-45”) należy do niezliczalnych marzeń. Podobnie jak w Libercu, cały ten sprzęt obsługuje 4 mechaników, a na 8 samochodów jest jeden etatowy kierowca, którego zasadniczym zadaniem jest troska o utrzymanie pojazdu w stanie gotowości.

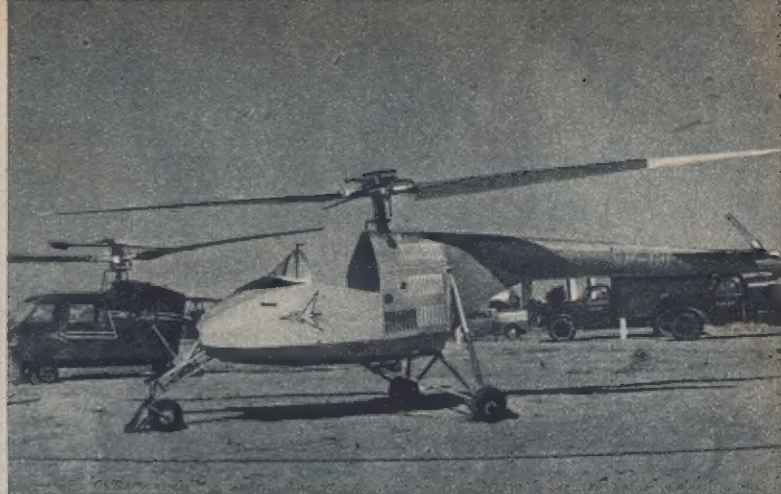
Widzieliśmy jeszcze salę z odbiornikiem telewizyjnym oraz pokój klubowy urządzony z wszelkimi wygodami, do miłych foteli włącznie. A poza tym lataliśmy na „Aero-45”, „Sokole” i „Skaucie”.

Po serdecznej pogawędce na tematy bliskie sercu każdego pilota, pożegnaliśmy gościnnych gości z Vrchlabi, unosząc do Polski obraz tego co mogliśmy mieć u nas, gdybyśmy zmienili nierzeczywiste formy naszej pracy. Jeśli stać nas było na 24 diamentowe odznaki, to powinno nas być stać również na zapewnienie ich zdobywcom, dalszego awansu w lataniu w postaci sprzętu, który pozwoli im na bezpieczne wylądowanie lotniczego temperametu w ramach normalnego lecz ciekawego treningu.

EDWARD ADAMSKI



Widok ogólny wystawy z wysokości kabiny pilota Tu-2. Z lewej — samolot An-2, z prawej komunikacyjny Il-14, L-2 oraz bombowiec odrzutowy — Il.



„Rodzina” polskich śmigłowców. Na pierwszym planie SP-GIL z 1951 r., dalej — prototyp najnowszego czteromiejscowego śmigłowca samostatecznego BZ-4 „Zuk” z polskim silnikiem śmigłowcowym „WN”.



Prototyp samolotu szkolno-treningowego CSS-10C z roku 1948. Ciężar w locie — 750 kg, prędkość max. — 185 km/h, pułap praktyczny — 4 900 m.



Tylnie stanowisko ogniowe strzelca pokładowego w bombowcu odrzutowym Il budziło szczególne zainteresowanie zwiedzających.



Prototyp dwunastomiejscowego samolotu komunikacyjnego CSS-12, opracowany w latach 1948—50, przypomniany powtórnie w roku 1955.



Samolot wielocelowy Jak-12R, którego dalszą wersję Jak-12M będziemy niebawem produkowali seryjnie z licencji w kraju. Foto: Koszewski (3), Elstein (3)

Warszawa — Okęcie 26.VIII — 9.IX.56 r.

WYSTAWA SPRZĘTU LOTNICZEGO

NIECODZIENNA okazję dokładnego obejrzenia bez mała wszystkich ciekawych maszyn używanych w naszym lotnictwie oraz szeregu prototypów polskich samolotów i śmigłowców dał mieszkańcom Warszawy pokaz noszący nader skromny tytuł „Wystawa Sprzętu Lotniczego”. Wystawa sprzętu, zorganizowana przez komitet obchodu tegorocznego Święta Lotnictwa, znajdowała się na lotnisku Okęcie obok Dworca PLL „Lot”.

Trafny wybór miejsca, przemyślane ustawienie eksponatów, staranna oprawa organizacyjna całości jak również dogodny dojazd z miasta spowodował, że wystawa ta cieszyła się dużą popularnością, mimo niezbyt aktywnej propagandy w prasie i radio.

Należy stwierdzić, że tegoroczny pokaz sprzętu lotniczego przewyższył swoim zasięgiem to wszystko co dotychczas widzieliśmy w Polsce. Na wystawie oglądaliśmy:

Szybowce: ABC, „Salamandra”, „Komar”, „Czapla”, „Mucha”, „Jaskółka”, „Jastrząb”, „Bocian”.

Samoloty szkolno-treningowe i wielocelowe: LWD-„Żuraw” (prototyp), „Junak-2”, „Junak-3”, „CSS-10C” (prototyp), „Jak-11”, „Jak-12R”, „Jak-18”, „An-2”, „CSS-S-13” (sanitarny).

Samoloty bojowe: myśliwiec odrzutowy MiG produkcji polskiej, jego dalsza ulepszona wersja również produkcji polskiej, dwusilnikowy bombowiec odrzutowy „Il”, dwusilnikowy bombowiec z silnikami tłokowymi „Tu-2” (w wersji doświadczalnej dla skoków katapultowanych), szturmowiec „Il-10”.

Samoloty komunikacyjne: „CSS-12” (prototyp), „Li-14”, „Li-2”, „Aero-45”.

Śmigłowce: „SP-GIL” (prototyp), „Mi-1T” (SM-1), BZ-4 „Zuk” (prototyp).

Silniki: tłokowy M-11FR, odrzutowy ze sprężarką osłową, odrzutowy ze sprężarką odśrodkową.

Sprzęt lotniskowy: wozy gaśnicze, radiowe, benzynowe, podnośniki, rozruszniki, wyciągarka „Zubr”, ściągarka „Rys” itp. Poza tym na wystawie znajdowały się modele strukturalne myśliwca i bombowca odrzutowego, pokazujące konstrukcję; rozmieszczenie zasadniczych zespołów samolotów oraz tablice graficzne ilustrujące zarówno rozwój naszego sportu lotniczego jak i poświęcone poszczególnym rodzajom polskiego lotnictwa wojskowego.

Wzrowe zabezpieczenie sprzętu (pokrowce, kotwiczenie), dobrze utrzymane przejścia zwirowane (o jednokierunkowym potoku zwiedzających), czystość oraz zradiofonizowanie terenu wystawy dobrze świadczą o jej organizatorach. Nie zapomniano przy tym nawet o wykonaniu betonowych płyt pod koła samolotów oraz kwiatników i ławek dla publiczności.

Tablice opisowe przy poszczególnych eksponatach podające typ oraz przeznaczenie, rok budowy i kilka zasadniczych danych technicznych samolotów ułatwiały pracę przewodnikom.

Wielu też zwiedzających wykonywało pamiątkowe zdjęcia „lotnicze” przy dowolnie wybranych maszynach.

Tym wszystkim, którzy nie zdążyli lub nie mogli zwiedzić tej naprawdę interesującej wystawy sprzętu lotniczego, przeznaczamy nasz fotoreportaż. (W)



ALARM DLA MYŚLIWCÓW

Napisał: **BENEDYKT DĄBROWSKI**

• 5 •

Ilustrował: **JANUSZ GRABIAŃSKI**

Niezwłoczny alarm podrywa teraz z obu lotnisk dwudziestu ośmiu myśliwców. Brygada, osłabiona porannym zwarem o jedną trzecią swej siły, rusza w ciężki bój.

114 eskadrę prowadzi kapitan Frey, ubezpieczony przez plutonowego Kiedrzyńskiego. W pierwszym kluczu: podporucznik Szalewicz, sierżant-podchorąży Miksa i kapral Niewiara. W drugim: Szmajl i dwaj boczni — starzy szeregowcy Kędziora i Zieliński.

Reszta pilotów miotła się w irytującej bezczynności na ziemi, przy pokiereszowanych płatowcach. Czesiek, czarny jak wyciągnięta z kolumny miotła, nagi do pół ciała, leży na rozbebeszonym silniku z dziesiątkiem kluczy w ręku. Podaje je mechanikom, kalkuluje pospiech. Krzysztof zwrócił skupioną, zastygłą twarz w stronę Nasielska. Goni oczyma własne eskadry, formujące sztyk bojowy na kursie spotkaniowym z bombowcami.

Niebawem z błękitnej poświaty nieba wynurza się silna formacja samolotów dwusilnikowych: blisko trzydzieści Dornierów i ośmiu Ju-86. Powyżej mieni się rój przeźroczystych much: Messerschmittów-110.

Dowódca Brygady rzuca przez radio rozkaz: — **TADEUSZ** atakuje myśliwców... **WIESŁAW** w osłonie... **ADAM** i **JULIAN** — bombowce.

Eskadry bez namysłu idą do ataku. Pierwsza w zwartym szyku spływa 112, rozbijając jednym ciecieniem prawe skrzydło wyprawy. Przestraszone Junkersy nie próbują nawet wiązać się w walkę. Rozpraszają się promieniście i poduszono serią nekających ataków — rusz do ziemi.

Jako następna, atakuje 114 i samotny klucz 113. Uderzenie wymierzone jest w Dornierzy. Polacy mają je przed łufami, trzysta metrów niżej. Jedenaście maszyn wali w dół. Klucz za kluczem rwie na pełnym gazie w rozwiniętym szyku bojowym. Atak trzy czwarte z tyłu z góry. Cele wybrane. Otwiera ogień Frey i zaraz wspiera go Kiedrzyński. Złote smugi ognia kładą się po kabinach, po gondolach strzelców, po płatach.

Szalewicz zapalił swojego Dorniera pierwszą serią, z osiemdziesięciu metrów. Niemiec gwałtownie wyprysnął w górę, zawisł w półpełni i stromo runął w dół, układając za płonącym kadłubem swój ostatni czarno-pomarańczowy tor.

Kapral Niewiara dusi drugiego Dorniera. Trzeciego kosi Szmajl. Ale rozpędem wyprzedza Niemca i w tej sekundzie dostaje gwałtowną serię w tablicę przyrządów. Jest przerażony, lecz żywy i cały. Zwiją Pezetela do następnego ataku.

Formacja już rozłupana na części. Zmuszona do przyjęcia walki, rozpada się na pojedyncze maszyny. Zajadły werbel serii rozciąga się w przestrzeni i zwolna obejmuje całe niebo w rozwidleniu Wisły i Narwi.

Osaczony i związany bojem z Kościuszkowską Eskadrą kłód Messerschmittów chodzi jak roz-wścieczony rój. W powietrzu tłok jak na Marszałkowskiej. Każdy niebacznym zwrotem grozi zderzeniem z przeciwnikiem lub z walczącym obok kolega. Walka przybiera na sile. Zaczynają mdleć z wysiłku ręce. A Heinkli, Junkersy, Dornierzy i Messerschmittów przybywa z minuty na minutę. Oto nadlatuje znów kilka świetnych zgrupowań w eskorcie chmury ruchliwych komarów. Przecucie dławki krtani... Tak, to Messerschmitt 109. Myśliwce o nieprawdopodobnej prędkości i uźbrojeniu. Pokazują się po raz pierwszy na polskim niebie. Serce wali młotem. Przypelza strach. „P jedenastki” w pierwszej chwili giną z oczu w mrowiu niemieckim myśliwców. Ale wnet rozlatują się po niebie i zawiązują zaciekle pojedynki kołowe. Dotrzymują placu! Brak prędkości wyrównuje błyskawiczna zwrotność i mistrzowska akrobacja.

Walka przybiera zawrotne tempo. Niebo rozpęka rezonansem wyjących silników. Głuchy bulgot karabinów maszynowych przeplata miarowe ujadanie armatek. Pajęczyna diałych nici kłębiących tory oddanych serii i płaskie taśmy skondensowanego skrzydła powietrza, owijają walczących niby maskaradowe serpentyny.

Przyglądający się biernie temu widowisku Krzysztof doznaje jakiegoś mdłego uczucia zaciekania i grozy. I chociaż podświadomie szu-

ka jeszcze oparcia w młodzieńczej, nie znającej ceny życia odwadze, to jednak zwolna grzeźnie już w przyptywie lęku. Od tej chwili te dwa uczucia: strach i odwaga, będą nim miotły przy każdym wzlocie w bój. Jego palce ściskają teraz kurczowo ramię pobladołego Czeska. Bo oto w głębi błękitu spazmatycznie zalkał silnik czyjś Pezetela. Wszystkie spojrzenia zbiegają się w tym jednym miejscu: przejrzyści krzyż „P jedenastki” zwała się w dół, trzepocząc za sterami złocisto-czarna smuga. Wiruje w piekielnej karuzeli korkociągu na pełnej mocy silnika, zachłystując się jazgotem długiej, ostatniej serii wymierzonej na ślepo w ziemię. Nic nie rozewrze już zaciśniętej na spustach dłoni. Nikt nie usłyszy ostatniej myśli, wyszeptanej może tchem ostatnim. Myśliwy, według odwiecznego prawa krwi, sam stał się zwierzyną.

Dokoła straconego płatowca rozgrywają się dramaty i triumfy. Jakis samotny Pezetel wdał się w beznadziejną gonitwę za Messerschmittem, nie przeczuwając, że za jego plecami skla-



dać się do strzału dwaj kompani tamtego. Ostrzeżony niecelnie wypuszczoną serią, wyrwa w bok, w mgnieniu oka, ślepym trafem zapala przelazującego mu się przed łufami Dorniera. Ale kiedy upojony niespodziewanym zwycięstwem sunie na wprost w poszukiwaniu nowej zwierzyny, dopędza go dwójka dolnopłatów. Z kilkudziesięciu metrów biją z działek jak młotami. Z Pezetela syją się błyszczące śmiecie. Pilot skacze. To porucznik Szyszko. Niebawem otwiera natychmiast spadochron. Zwój jedwabiu rozwija mu się za plecami, nabiera powietrza i półkuliście jędrnieje. Dolnopłaty na to tylko czekały. Najpierw rzuca się jeden z nich, wypuszcza gęstą serią, ale w gorące chybja. Drugi podchodzi spokojnie, mierzy uważnie, strzela. Porucznik Szyszko dostaje siedemnaście pocisków. Wszystkie w nogi. Mokry od krwi, ładuje nieprzytomny.

A nad Poniatowem przepływa ciężko eskadra za eskadrą. Nikt ich już nie zaczyna. Nic nie powstrzyma. „P jedenastki” szamoczą się w kleszczach Messerschmittów, kaleczone i zabijane trzydziestokrotną przewagą działek i ciężkich karabinów maszynowych.

Na południu ziemia zaczyna huczeć miarowym postępowaniem. Dornierzy, Heinkle i Junkersy — zwalają mordercze ładunki bomb w serce Polski — w Warszawie.

Artyleria zenitowa zachłystuje się drgającymi błyskami z pionowo wzniesionych łuf. Biję raz po razie, ale chaotycznie i nerwowo. Czarne obłoczki rozrywają się za nisko i za daleko.

Ogień rośnie zwolna i zaczyna się zaciesniać wokół krążących bombowców. Jednak bezskutecznie.

Spoza rozrzedzonych cumulusów wyskakuje naraz kilkanaście Messerschmittów. Spływają do lotu koszącego i znad dachów atakują stanowiska poszczególnych baterii przy moście Poniatowskiego. Tuż za nimi z przeraźliwym chichotem włączonych syren nurkują Stukasy Ju-87. Zwalniają bomby. Ładunek eksploduje jednak w Wiśle, podnosząc na wysokość kilkudziesięciu metrów kolumny wody, chłasczące o most wraz z rybami.

Nieomal jednocześnie nadciągają trzy pierwsze, zadyszane „Jedenastki”. Pędzą z kierunku Bielana całą mocą swych stalowych Mercurych. Prowadzi je dowódca Gwiaździstej Eskadry, kapitan Sidorowicz. Rozgląda się niespokojnie za Messerschmittami. Otrzymał przed chwilą radiowy rozkaz przepędzenia ich znad warszawskich ulic. Klucz schodzi niżej, w rozwiniętym, luźnym szyku bojowym. Pod spodem buzuje żółto-pomarańczowe studnie pierwszych pożarów, wytoczone skłębionymi kolumnami tłustego dymu. Palą się już czynszówki Woli i Powiśla. Okęcie rozświetlają błyski wybuchów. Ciemnoczerwone u nasady, jasne na zewnątrz. Geometryczny rysunek ulic naruszony jest gdzieś tam seriami kolistych śladów eksplozji. Tu i ówdzie pierwsze zwaliska gruzu. Kapitan podnosi z oczu szkła. Nie może ochłonąć. Nie chce uwierzyć własnym oczom. Patrzy przed siebie, rozpalonym, szklistym wzrokiem. Krtani dławki ból. Kontury ukochanego miasta rozmazują mu się w lśniącej, przezroczystej zasłonie. Wierchem obciśniętej rękawicą dłoni przeciera oczy i... w tej samej sekundzie, blisko, pod skrzydłem dostrzega dwa duże cienie: — Messerschmitt!!! Jednocześnie na ułamek sekundy zanurza się w przejrzyściej parze rozrzedzonej chmury.

Kiedy wyskakuje z mgły, natychmiast wpija palce w metal dźwigni spustowej: w pierścieniu celownika leży kanciasty kadłub Niemca. Krótka seria po statecznikach! Poprawka. Seria na wprost. Cień pilota za szkłem gondoli. Niebieskie strużki przeszywają ten cień i obejmują całą maszynę... Seria. Długa, niemilkająca. Łamią się paznokcie. Pezetel wibruje od strzałów. Ciekawy zapach prochu... Nareszcie płomień! Unik. UNIK!!! Dzwoni po skrzydłach odpryskujące aluminium. Messerschmidt idzie do ziemi. Ale zaślepienie walką kapitana atakuje teraz od pleców drugi Me. Sidorowicz ściąga ster. Zawróć! Gwałtowny wstrząs. Szarpnięcie pod kolanami. Błyskawiczna myśl:

— **DOSTAŁEM... GDZIE SĄ BOCZNI?!**

Ster wyskakuje z ręki. Chwyta go natychmiast. Maszyna reaguje. Skok w chmurę. Pod kolanami trzask rozrywającej się amunicji. **O G I E Ń!!!** Skakać! Dłoń szuka klamry pasów. **NIE!** Zabija na spadochronie. **K O N I E C H M U R Y.** Z boku czeka Me. Spusty. Wcisnąć spusty!!! Kaemy plują ciekłą serią i milkną. Rozewrane taśmy. Nie ma już amunicji. Zamieć gradu po skrzydłach. Maszyna zapada się w rozchybocie. Po aluminiowej podłodze przelewa się ciepła, czarna kabała krwi. Messerschmitt zwraca do następnego ataku. Ale drogę przecina mu kapral Karubin. Przed chwilą wyrwał się czwórce Niemców. Drugi bocznym, kapral Szaposhnikow, wieje się pod łufami dwóch Me.

Sidorowicz skręca w stronę strefy działania ognia zenitówek przy moście Poniatowskiego. Pod ich osłoną przesadza na płonącej maszynie Wisłę i znośąc o żelazne pręty jakiegoś ogrodzenia podwozie, ładuje na Gocławiu. Ogień wlewa się do kabiny. Kapitan wyszarpuje się z pasów, nieładną siłą dźwiga się na rękach i upada na ziemię w tłący się kombinie.

Tymczasem na przedpolu Warszawy trwa dramatyczny bój garstki Polaków z przedzierającymi się nad stolicę hordami ciężkich od bomb dwusilnikowców i śmigłych, rozbestwionych myśliwców.

(cdn)



Radziecki spadochron szczelinowy T-2.

III Spadochronowe Mistrzostwa Świata

(4)

ZDOBYWAMY MEDAL BRĄZOWY

ROMAN LEWANDOWSKI

KORESPONDENCJA WŁASNA

IV KONKURENCJA — grupowy skok z wysokości 1 000 m w klasyfikacji męskiej rozegrano 3 sierpnia, począwszy od godziny 13.40 w następującej kolejności: Jugosławia, Izrael, USA, Bułgaria, Polska, Węgry, Francja, CSR, ZSRR i Rumunia. Drużyny kobiece skakały 4 sierpnia od godziny 10 — Bułgaria, Izrael, CSR, Francja, Polska, ZSRR i Rumunia.

Z satysfakcją zajmujemy miejsce w autobusie. Podczas 30-kilometrowej jazdy na lotnisko tuszyńskie wszyscy śledzą zamyśleni. W pewnej chwili zaczyna się dyskusja nad skokami grupowymi. Wójtak mówi o powtórzeniu wyniku uzyskanego przez nas w Bułgarii. Pragniemy zdobyć maksymalną ilość punktów, ale po wyj-

ściu z autobusu nasuwają się pierwsze wątpliwości. Warunki meteo były ciężkie: wiatr przy ziemi 7 m/s, a na wysokości 1 000 m około 10 m/s. A więc dokładne najście nad cel zdecydowanie o tym czy wylądujemy w kole.

Role nasze są podzielone: trener odpowiada za wyliczenie momentu skoku, a my za dokładne wypracowanie lądowania. Zadanie to nie jest łatwe. Wystarczy jedno nerwowe pociągnięcie linek ST-1, aby odejść poza koło. Start naszej drużyny w dalszej kolejności podtrzymuje nas na duchu — zobaczymy inne ekipy. Pilot i trener śledzą przy krzyżu i obserwują. Wreszcie przychodzą do nas, a ten ostatni podaje pilotowi poprawkę kursu przez mikrofon umieszczony przy drzwiach samolotu. Wkrótce osłagamy żądany wysokość. Trener włącza sekundomierz, a my czekamy w napięciu na sygnał opuszczenia samolotu. Po chwili opadamy całą grupą, a następnie wszyscy lądujemy w kole.

Konkurencja przebiega szybko. Kierunek wiatru bardzo minimalnie skręca w prawo. Jesteśmy pełni nadziei, że drugi skok będzie lepszy. Znowu lecimy nad cel. Drzwi samolotu otwarte, liny wyzwalające zaplęte, zerkamy kątem oka przez okienka — najście jest dobre. Wtem trener zamyka drzwi — odchodzimy na drugi krąg. Dlaczego nie wyskoczyliśmy? Dłutujemy do celu po raz drugi. Szwedziuk popatrzył przez okno i rzekł: Nalot nie najlepszy. Na poprawkę było już za późno. Teraz trzeba wyskoczyć, gdyż w przeciwnym razie grozi nam dyskwalifikacja. Zamiast do koła opadamy na zabudowania lotniska. Każdy z nas ciągnie linki co sił w rękach, mimo to lądujemy około 400—500 m od środka koła. Niestety, takiego błędu wynikającego ze złego najścia nie byliśmy w stanie poprawić, opodając na naszych „Esteclakach”. Opanowuje nas rozczarowanie — jak to się stało?

Konkurencja IV miała zadecydować kto będzie mistrzem świata. Wiatr utrzymywał się cały czas w granicach 7 m/s. Kierownictwo zawodów jednak zdecydowało, że skoki odbędą się, ponieważ regulamin określa wiatr do 8 m/s. Po pierwszym skoku drużyna radziecka nie trafiła do koła. Zawodnicy ci jak i kierownictwo ekipy ZSRR próbowało nas przekonać, podobnie jak i inne drużyny, że jest silny wiatr, że ciężko jest sterować spadochronem, dlatego też należałoby unieważnić skoki tej konkurencji. Chodziło im po prostu o powtórzenie IV konkurencji, decydującej o ostatecznym wyniku mistrzostw. Zawodnicy ZSRR jednak nie znaleźli poparcia u innych drużyn i ostatecznie konkurencję tę rozegrano do końca. W tym też dniu odbyła się narada komisji sędziowskiej z przedstawicielami poszczególnych drużyn. Celem jej było omówienie złożonego przez ekipę ZSRR protestu. Przebiegu dyskusji nie znam, gdyż w niej nie uczestniczyłem. Konkurencja IV została uznana za rozgraną. W ponownym przeprowadzeniu konkurencji drużyna Związku Radzieckiego widziała możliwość własnego zwycięstwa.

Punktacja drużynowa IV konkurencji przedstawia się następująco: mężczyźni — 1. CSR: 785,1 pkt; 2. Bułgaria: 430,2 pkt; 3. POLSKA: 391,3 pkt; 4. USA: 383,0 pkt; 5. ZSRR: 367,9 pkt; 6. Jugosławia: 240,6 pkt; 7. Francja: 237,2 pkt; 8. Rumunia: 178,7 pkt; 9. Izrael: 114,5 pkt; 10. Węgry: 0,0 pkt. Kobiety —



Monika Laroche (Francja)



Zawodnik jugosłowiański Milicević.



Wasyl Romanuk i kierownik amerykańskiej drużyny spadochronowej obserwują przebieg jednej z konkurencji.

IV KONKURENCJA
Grupowy skok z wysokości 1 000 m na celność lądowania do koła o promieniu 150 m.

Moskwa 3—4.8.1956 r.

Miejsce	Nazwisko zawodnika	Państwo	Pierwszy skok		Drugi skok		Ogółem P-któw
			w metrach	w punktach	w metrach	w punktach	
MĘCZYZNI							
1.	Koubek	CSR	8,80	141,4	9,55	140,5	281,9
2.	Ozabal	CSR	1,29	148,7	45,84	104,2	252,9
3.	Kaplan	CSR	55,30	94,7	4,37	145,6	250,3
4.	Jehlicka	CSR	16,80	133,2	48,36	101,7	234,9
5.	Krivan	CSR	57,86	92,1	21,32	128,7	220,8
6.	WOJCİK	POLSKA	2,18	147,8	—	0	147,8
7.	Kirow	Bułgaria	2,95	147,7	—	0	147,1
8.	Pieklin	ZSRR	—	0	5,80	144,2	144,2
9.	Dolinski	Bułgaria	8,12	141,9	—	0	141,9
10.	Damnjanović	Jugosławia	8,47	141,5	—	0	141,5
11.	Gibow	Bułgaria	8,63	141,2	—	0	141,2
12.	Wodeniczarow	Bułgaria	9,99	140,0	—	0	140,0
13.	Hobby	USA	12,31	137,7	—	0	137,7
14.	LEWANDOWSKI	POLSKA	19,68	130,3	—	0	130,3
15.	Sanborn	USA	20,10	129,9	—	0	129,9
16.	Badioc	Rumunia	23,32	126,7	—	0	126,7
17.	Nikitin	ZSRR	91,40	59,0	85,32	64,7	123,7
18.	Szarkow	Bułgaria	26,83	123,2	—	0	123,2
19.	Estelle	USA	34,56	115,4	—	0	115,4
20.	LIPOWCZAN	POLSKA	36,80	113,2	—	0	113,2
21.	Rakow	ZSRR	—	0	49,93	100,1	100,1
22.	CIERNIAK	POLSKA	52,07	97,9	—	0	97,9
23.	Milicević	Jugosławia	52,85	97,4	—	0	97,4
24.	Hoffman	USA	60,70	89,3	—	0	89,3
25.	Chasac	Francja	—	0	66,27	83,7	83,7
26.	Stone	USA	65,17	84,8	—	0	84,8
27.	Buschiazzo	Francja	—	0	68,99	81,0	81,0
28.	Vincent	Francja	—	0	77,49	72,5	72,5
29.	Cachor	Izrael	82,60	67,4	—	0	67,4
30.	SZWEDZIUK	POLSKA	84,17	65,8	—	0	65,8
31.	Potron	Francja	—	0	95,22	54,8	54,8
32.	Negriu	Rumunia	100,00	50,0	—	0	50,0
33.	Fedczyszyn	ZSRR	110,60	39,4	140,0	10,0	49,4
34.	Jana	Izrael	105,60	44,4	—	0	44,4
35.	Kosinow	ZSRR	—	0	140,70	9,3	9,3
36.	Szacham	Izrael	147,23	2,7	—	0	2,7
37.	Skofić	Jugosławia	148,27	1,7	—	0	1,7
KOBIETY							
1.	Iliewa	Bułgaria	6,02	144,0	1,33	148,7	292,7
2.	Kurinsky	Węgry	7,08	142,9	7,95	142,1	285,0
3.	Maxova	CSR	4,42	145,8	11,20	138,8	284,4
4.	Stelwiersowa	ZSRR	10,06	139,9	13,48	138,5	276,4
5.	Mitewa	Bułgaria	0,37	149,6	32,32	117,7	267,3
6.	CHMIELARCZYK	POLSKA	32,79	117,2	17,50	132,5	249,7
7.	Muchina	ZSRR	25,60	124,4	29,32	120,7	245,1
8.	Pangerlova	CSR	38,22	113,8	23,09	126,9	240,7
9.	Wasilewa	Bułgaria	52,76	97,2	18,72	131,3	228,5
10.	Prjachina	ZSRR	9,17	140,8	99,74	50,3	191,1
11.	WOJTKOWSKA	POLSKA	78,25	71,8	43,17	106,8	178,6
12.	Kloubcova	CSR	93,37	58,6	44,27	105,7	162,3
13.	Premat	Francja	58,61	91,4	89,30	60,7	152,1
14.	FRANKE	POLSKA	—	0	6,44	143,6	143,6
15.	Laroche	Francja	136,94	13,1	29,50	120,5	133,6
16.	Papp	Węgry	127,30	22,7	43,55	106,5	129,2
17.	Diaconu	Rumunia	—	0	23,69	126,3	126,3
18.	Veltaru	Rumunia	—	0	27,02	123,0	123,0
19.	Berger	Węgry	—	0	61,17	88,8	88,8

UWAGA DO TABELI: W klasyfikacji męskiej miejsca od 38 do 49 zajęli: Ibrahimovskij — Jugosławia, Belosevic — Jugosławia, Ben-Ari — Izrael, Ben-Szaul — Izrael, Gyulai — Węgry, Miklos — Węgry, Polonyi — Węgry, Aradi — Węgry, Szerzo — Węgry, Sidletki — Rumunia, lancu — Rumunia, Velicu — Rumunia. W klasyfikacji kobiecej miejsca 20 i 21 zajęli: Cur — Izrael, Jozefa — Izrael. Zawodniczki te otrzymały 0 pkt.



Fedczyszyn gratuluje Iliewej (Bułgaria) zajęcia pierwszego miejsca w IV konkurencji.

**WYNIKI III SPADOCHRONOWYCH
MISTRZOSTW ŚWIATA
w klasyfikacji indywidualnej**
Moskwa 5.8.1956 r.

Miej- sce	Numer starto- wy	Nazwisko zawodnika	Państwo	Ilość punktów
MĘCZYŻNI				
1	42	Koubek	CSRR	1 701,6
2	43	Ozabal	CSR	1 688,3
3	41	Jehlicka	CSR	1 666,4
4	44	Kaplan	CSR	1 659,3
5	28	Pieklin	ZSRR	1 600,7
6	45	Kriwan	CSR	1 589,4
7	27	Nikitin	ZSRR	1 568,8
8	30	Rakow	ZSRR	1 527,5
9	38	Chasac	Francja	1 479,7
10	47	Damnjanovic	Jugosławia	1 468,7
11	40	Vincen	Francja	1 446,8
12	36	Buschiazzo	Francja	1 444,5
13	2	Doinski	Bulgaria	1 438,0
14	4	Gibow	Bulgaria	1 433,9
15	29	Kosinow	ZSRR	1 432,1
16	3	Szarkow	Bulgaria	1 428,0
17	26	Fedczyszyn	ZSRR	1 425,0
18	32	Sanborn	USA	1 418,4
19	5	Wodeniczarow	Bulgaria	1 402,0
20	49	Belosevic	Jugosławia	1 383,1
21	46	Milicevic	Jugosławia	1 373,9
22	19	CIERNIAK	POLSKA	1 354,1
23	39	Potron	Francja	1 350,9
24	20	SZWEDZIUK	POLSKA	1 334,9
25	31	Estelle	USA	1 334,7
26	1	Kirow	Bulgaria	1 287,3
27	33	Hoffman	USA	1 281,1
28	25	Badioc	Rumunia	1 278,7
29	50	Skofic	Jugosławia	1 274,0
30	17	WOJCIK	POLSKA	1 252,7
31	48	Ibrahimovsk	Jugosławia	1 232,0
32	16	LEWANDOWSKI	POLSKA	1 166,4
33	10	Szerz	Węgry	1 144,2
34	12	Cachor	Izrael	1 131,2
35	6	Gyulaj	Węgry	1 124,0
36	23	Iancu	Rumunia	1 119,8
37	37	Chaussade	Francja	1 077,0
38	9	Aradi	Węgry	1 073,0
39	7	Miklos	Węgry	1 059,9
40	24	Velicu	Rumunia	1 056,6
41	34	Hobby	USA	1 046,9
42	35	Stone	USA	1 033,5
43	21	Negriu	Rumunia	1 016,7
44	14	Ben-Ari	Izrael	1 004,1
45	22	Sidletki	Rumunia	976,5
46	8	Poloniy	Węgry	947,5
47	18	LIPOWCZAN	POLSKA	903,9
48	13	Janaj	Izrael	857,0
49	15	Ben-Szaul	Izrael	872,3
50	11	Szacham	Izrael	885,5
KOBIEТЫ				
1	23	Maxova	CSR	1 726,1
2	16	Sielwiersztowa	ZSRR	1 716,7
3	17	Muchina	ZSRR	1 646,7
4	18	Prjachina	ZSRR	1 620,4
5	22	Klobucova	CSR	1 589,4
6	24	Pangerlova	CSR	1 558,3
7	1	Illewa	Bulgaria	1 482,1
8	3	Mitewa	Bulgaria	1 468,2
9	19	Premat	Francja	1 410,3
10	20	Laroche	Francja	1 326,2
11	6	Papp	Węgry	1 317,4
12	5	Kurinszky	Węgry	1 246,8
13	11	CHMIELARCZYK	POLSKA	1 234,6
14	2	Wasiliwa	Bulgaria	1 220,5
15	10	WOJTKOWSKA	POLSKA	1 185,4
16	13	Diaconu	Rumunia	1 116,3
17	12	FRANKE	POLSKA	951,7
18	8	Cur	Izrael	951,2
19	14	Velixar	Rumunia	845,1
20	4	Berger	Węgry	820,0
21	9	Jozefa	Izrael	787,5
22	21	Gallimard	Francja	778,1
23	15	Sidletki	Rumunia	528,2

1. Bułgaria: 580,0 pkt; 2. CSR: 525,1 pkt; 3. ZSRR: 521,5 pkt; 4. POLSKA: 422,3 pkt; 5. Węgry: 414,2 pkt; 6. Francja: 285,7 pkt; 7. Rumunia: 249,3 pkt; 8. Izrael: 0,0 pkt.

OBSERWACJE OGÓLNE

Przez okres mistrzostw mieszkaliśmy w hotelu Armii Czerwonej na VII piętrze. Posiłki w dużym wyborze spożywałyśmy w restauracji hotelowej. Menu ustalaliśmy przy kolacji na dzień następny. Dojazd na lotnisko odbywał się autobusem, który miała do dyspozycji każda ekipa. Starty samolotów przeprowadzano punktualnie. Komunikaty meteo przekazywano telefonicznie ze stacji meteorologicznej znajdującej się na lotnisku. Na startcie stała tablica z wynikami osiągniętymi przez zawodników, uzupełniana jednak z pewnym opóźnieniem. Praca komisji nie była zadowolająca. Składała się ona z całosci z przedstawicieli ZSRR. Moim zdaniem komisja taka winna być w przyszłości międzynarodowa. W konkurencjach, w których punktowany był styl i czas, komisja posługiwała się lornetkami artyleryjskimi oraz sekundomierzami o dużej tarczy i podziałce. Mimo tego w ocenie poszczególnych sędziów zachodziły poważne rozbieżności dochodzące do 0,7 sek. Wyniki z poszczególnych konkurencji ekipa otrzymywała późno, zamiast z dnia na dzień. Protokoły dostaliśmy dopiero w 3 dni po zakończeniu mistrzostw.

Relacje z przebiegu skoków transmitowano dla publiczności przez głośniki rozmieszczone na lotnisku. Spiker był spadochroniarzem. Bilety wstępu na mistrzostwa premiowano, m. in. do wygrania były telewizory i motocykle.



Zwycięstwo w klasyfikacji męskiej odnieśli Czechosłowacy. Spadochronowym Mistrzem Świata został Gustav Koubek (w środku). Drugie miejsce zajął Leopold Ozabal, a trzecie Jaroslav Jehlicka. Na zdjęciu skoczkowie po wręczeniu nagród.

Rozrywki kulturalne organizowano jednak bez planu. W wolnych chwilach zwiedzaliśmy Moskwę.

SPADOCHRONY I SKOCZKOWIE

Niewątpliwie zainteresuje czytelników sprzęt używany na mistrzostwach oraz przygotowania uczestników. Drużyna CSR skakała ze spadochronami „PTCH” (o pełnej czaszy okrągłej), które budową swą przypominają PT-1a. Gdy patrzyliśmy na reprezentantów CSR, widać było u nich spokój, opanowanie i pewność siebie. Miałem możność lecieć z ekipa czechosłowacką na drugi skok z wysokości 2 000 m. Przed wyskokiem pilot zmniejszył prędkość samolotu do 100 km/h. Wszyscy zawodnicy oddzielali się w stronę skrzydła — po prostu kładli się na strugi powietrza. Spadali bardzo statecznie. Manewrowanie mieli opanowane na piątkę.

Nieco odmiennie cechy zaobserwowałem u skoczków radzieckich, którzy zbyt gwałtownie i nerwowo manewrowali spadochronem. Byli oni zaopatrzeni w spadochrony szczelinowe typu „T-2”. Konstrukcja ich została oparta na podobnych typach: PT-1a, PT-2, PT-3 i PT-4. Podobnymi spadochronami posługiwali się skoczkowie angielscy na II Spad MS we Francji. Ponadto zawodnicy radzieccy zabezpieczeni byli w pokrowce od spadochronów MPLK-45 i PL-45, do których wkładali dętkę od kółka ogonowego samolotu. Po napompowaniu powietrzem służyła ona jako poduszka śledzeniowa. Z taką poduszką skakał również Rumun, Sidletki.

Ze spadochronami „T-2” startowali także Bułgarzy, którzy dobrze umieli się nimi posługiwać. Czasza „T-2” nie miała jednego klina, wobec czego sterowanie tym spadochronem było odmierne. Bułgarzy dobrze przygotowali się do mistrzostw, przebywając na zgrupowaniu, na którym każdy uczestnik wykonał około 75 skoków. Kierownikiem ekipy był generał z DOSO.

Na uwagę zasługują spadochrony francuskie. Objętościowo — spadochron główny i zapasowy — bardzo małe. Układ zapasowego poprzeczny, czasza wykonana z nylonu. Ciekawy jest sposób wymiany czaszy. Uszka „D” są rozbieżne. W przypadku uszkodzenia czaszy odkreca się ją od uprzęży i montuje nową wraz z linkami.

Najmniejszy spadochron zapasowy mieli Jugosłowianie. W porównaniu do naszej „Pezetki” był on miniaturą. Układ poprzeczny, czasza z nylonu. Produkcja własna typu FRANIA KLUTZ PT-06R. Skoczkowie jugosłowiańscy dobrze byli przygotowani, przebywając przed wyjazdem do ZSRR na obozie doskonalącym.

Warto jeszcze dodać, że przed rozpoczęciem mistrzostw organizatorzy zabezpieczyli wszystkie drużyny w automat RAP-3.

Byłem uczestnikiem Międzynarodowych Zawodów Spadochronowych w Bułgarii, gdzie zaznajomiłem się z poziomem niektórych drużyn. W Moskwie stwierdziłem, że technika skoku tych ekip poważnie wzrosła.



Piękny sukces w klasyfikacji kobiecej uzyskała Józefa Maxowa (CSR), zdobywając tytuł Spadochronowej Mistrzyni świata (w środku). Drugie miejsce zajęła Walentyna Sielwiersztowa (ZSRR), a trzecie Halina Muchina, również ZSRR.

MNIEJ MOWIC — WIĘCEJ SKAKAĆ

Na zakończenie chcę się pokrótce zastanowić nad osiągnięciami i korzyściami jakie odnieśli Polacy na mistrzostwach.

Samo spotkanie z drużynami innych państw oraz dyskusja z zawodnikami na tematy nie tylko spadochronowe — przyniosły wiele korzyści.

Niewątpliwie głuszną drogę wybrał Czechosłowacy — zaprowadziła ich ona do tak pięknego zwycięstwa. Skoczkowie ci mieli kilka spotkań międzypaństwowych. Początkowo nie odnosili sukcesów. Było to sygnałem do szukania nowych dróg w treningu spadochronowym, w którym wychowanie fizyczne odegrało decydującą rolę. Skoki wykonują oni według opracowanego programu dla sportowców wyczynowych. U nas wychowanie fizyczne jest również obowiązkowe, ale na obozie doskonalącym.

Dotychczas mieliśmy jedno spotkanie międzynarodowe (Bulgaria) i nie potrafiliśmy uniknąć błędów takich, jak np. odejście od samolotu. Do tej pory nie opracowano własnych metod oddzielenia się od maszyny — po prostu brak inicjatywy i jeszcze raz inicjatywy. I tak na przykład w Bułgarii sekundomierz zakładaliśmy na spadochronie zapasowym, a na mistrzostwach w Moskwie wzięliśmy go... sznurkiem na dłoń. A przecież większość uczestników mistrzostw montowała go właśnie na spadochronie zapasowym, dlatego, że skala sekundomierza jest wówczas lepiej widoczna. Większość zawodników przy skokach na celność lądowania korzystała z wysokościomierzy skonstruowanych specjalnie dla spadochroniarzy, aby nie okładać na oko wysokości podczas spadania. Używanie dwóch sekundomierzy było dla nas nowością. O ich zastosowaniu podczas opóźnień poinformował nas Jugosłowianin, Damnjanovic.

W Bułgarii skakaliśmy z nowymi spadochronami SW-2, a w Moskwie na starych, wystużonych ST-1. Wyglądały one ubogo przy sprzęcie innych ekip.

Oceńmy w dużym skrócie nasze przygotowania przed mistrzostwami, które odbyłyśmy w Poznaniu. Bardzo poważnym błędem było to, że codziennie musieliśmy dojeżdżać samochodem około 50 km do lotniska w jedną stronę. Trening odbywał się chaotycznie, bez z góry opracowanego programu. Nie mieliśmy jednolitego sprzętu — inne spadochrony na obozie, inne na mistrzostwach. Ponadto przez cały okres przygotowań trwały eliminacje.

Na gimnastykę chodziliśmy codziennie rano do hali sportowej, lecz coś z tego, brak było kontroli trenera. Nie orientował się on jaki był postęp u poszczególnych skoczków przez cały okres obozu. To samo dotyczyło badań. Po co nas codziennie ważono, jeżeli tego nikt nie kontrolował?

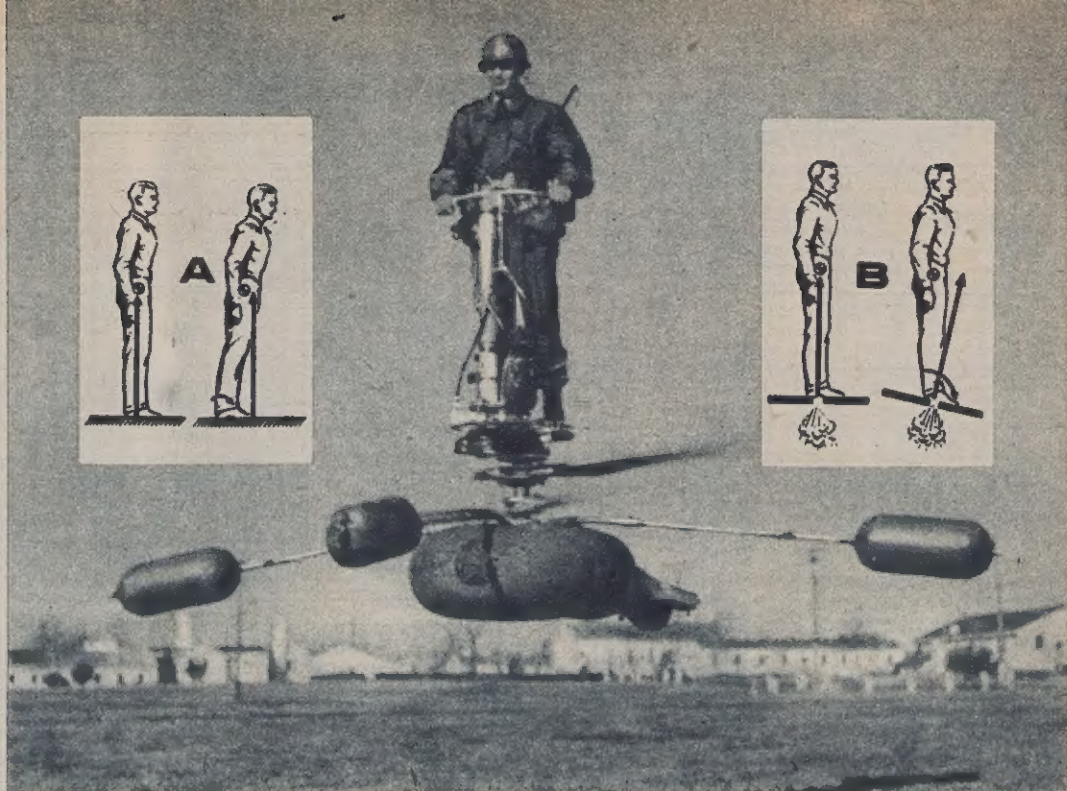
Na wyjazd do Bułgarii nie otrzymaliśmy przedstawiciela prasy lotniczej — był to poważny błąd. Kierownictwo wiedziało o tym. Przy wyjeździe do Moskwy powtórzyło się to samo. Inne drużyny miały sprawozdawców prasowych i filmowych, a my nikogo. Dlaczego z Polski nie pojechał przedstawiciel prasy lotniczej? Dlaczego nie zabraliśmy z sobą filmowca? Na to może odpowiedzieć tylko ZG LPZ. Czy Zarząd Główny miał jakiś cel w tym, aby nie wysłać żadnego z nich? Przed wyjazdem generał Turski zapewnił nas, że będziemy mieli zabezpieczenie prasowe na miejscu — niestety nie zauważyliśmy tego.

A oto kilka wniosków, które mi się nasuwały. Oczywiście nie wyczerpują one całego zagadnienia. Należy:

1. Opracować program treningu dla skoczków wyczynowych, nie przez jedną osobę, lecz na naradzie spadochronowej, która powinna być zwołana w najbliższym czasie.
2. Umożliwić sportowcom spadochronowym wszechstronne podnoszenie kwalifikacji.
3. Wznowić szkolenie wyczynowe w Nowym Targu. Warto pomyśleć nad zorganizowaniem, niewielkim nakładem finansowym, Szkoły Spadochronowej w Środzie k/Poznań.
4. Jak najszybciej przystąpić do przygotowania sprzętu spadochronowego, aby mieć możność dokładnego wypróbowania go przed wyjazdem na zawody. Nie powinna się powtórzyć znowu historia z konstruowaniem spadochronu na 4 miesiące przed mistrzostwami.
5. W przyszłości tak zorganizować wyjazd, aby przybyć na trening. Do Bułgarii przyjechalibyśmy za późno i nie było czasu na trening, do Moskwy również przyjechalibyśmy z opóźnieniem. Kiedy się wreszcie czegoś nauczymy?



Z prawej: „Aerocycle” De Lackner’a z roku 1956 nie różni się od „Hell-Vector’a” (rys. 9). Średnica wirnika — 4,572 m. W „okienkach” rys. 1A — zachowanie się człowieka stojącego na ziemi, rys. 1B — pilota stojącego na platformie — zasada instynktowego utrzymywania się w pozycji pionowej. Powyżej — Aparat Hiller’a w locie (rys. 8).



NOWOCZESNE

Inż. ZBIGNIEW KOWALSKI

Latające dywany

CZYTELNICY znają już zapewne z notatek w „Skrzydlatej Polsce” dwa opracowane niedawno niezwykle środki lokomocji powietrznej, mogące startować i lądować w miejscu, a także zawisnąć nieruchomo w powietrzu. Te ciekawe konstrukcje, nie mające jeszcze nawet nazwy, przypominają baśnowe dywany latające ze wschodnich opowieści w realizacji techniki XX wieku. Uderzająca prostota konstrukcji tych „latających dywanów” lub jak niektórzy wolą „latających motocykli” i fenomenalna wprost prostota ste-

rowania przechyleniami ciała pilota przy braku jakichkolwiek urządzeń sterujących — nie została tak łatwo osiągnięta jakby się to mogło wydawać.

Pierwsza myśl zbudowania „latającego motocykla” narodziła się w r. 1946. W owym czasie problem sterowania i stateczności tych miniatury aparatów wydawał się tak trudnym jak sztuka utrzymywania się linoskoczka na linie. Dopiero liczne przeprowadzone doświadczenia wykazały, że jednak nie trzeba posiadać umiejętności artysty cyrkowego, aby móc pilotować „latające motocykle”. Wyniki tych doświadczeń pozwoliły na zbudowanie już użytecznych, pełnosprawnych maszyn latających.

Ciekawe doświadczenia przeprowadzane były w ciągu kilku lat przez NACA, dla uzyskania odpowiedzi na pytanie: „czy człowiek może poruszać się w powietrzu w pozycji stojącej, mając pod stopami źródło siły nośnej”. Hipotezę, że jest to możliwe, wysunął inżynier C. H. Zimmerman.

Początkowo zaprojektował on i zbudował mały latający aparat z przeciwbieżnymi śmigłami, nad którymi stojący człowiek wychyleniami ciała miał utrzymywać równowagę i żądany kierunek lotu. Zimmerman wychodził z oryginalnego założenia, że stateczność tego rodzaju aparatu da się uzyskać dzięki instynktownemu działaniu człowieka umiejącego przeciw utrzymać się w pozycji pionowej na nogach, a więc w pozycji teoretycznej prawie niestatecznej.

Na rys. 1A pokazano schemat instynktownego utrzymywania się człowieka w pozycji pionowej. Widać wyraźnie, że gdy środek ciężkości odchyli się od osi przechodzącej przez staw skokowy, człowiek przeciwdziała temu takim ruchem stopy, że powstający moment zmusza ciało (a wraz z nim środek ciężkości) do powrotu do położenia poprzedniego.

Zimmerman uważał, że człowiek stojący na platformie jego aparatu będzie instynktownie zachowywał się tak, jak wtedy gdy stoi na ziemi. Na rys. 1B widać, że w takim przypadku moment wywołany ruchem stopy wychylił płaszczyznę platformy przy zachowaniu pionowej pozycji ciała. Odchylenie platformy od poziomu spowoduje odchylenie osi ciągu od pionu, a to z kolei wywoła moment tłumiący zachwianie równowagi. Gdyby rozumowanie Zimmermana było słuszne, budowa lekkich aparatów — „latających dywanów” opłacałaby się znakomicie. Zbyt czuły byłby w nich jakikolwiek mechanizm sterowniczy i ustępczy, w sposób niezwy-

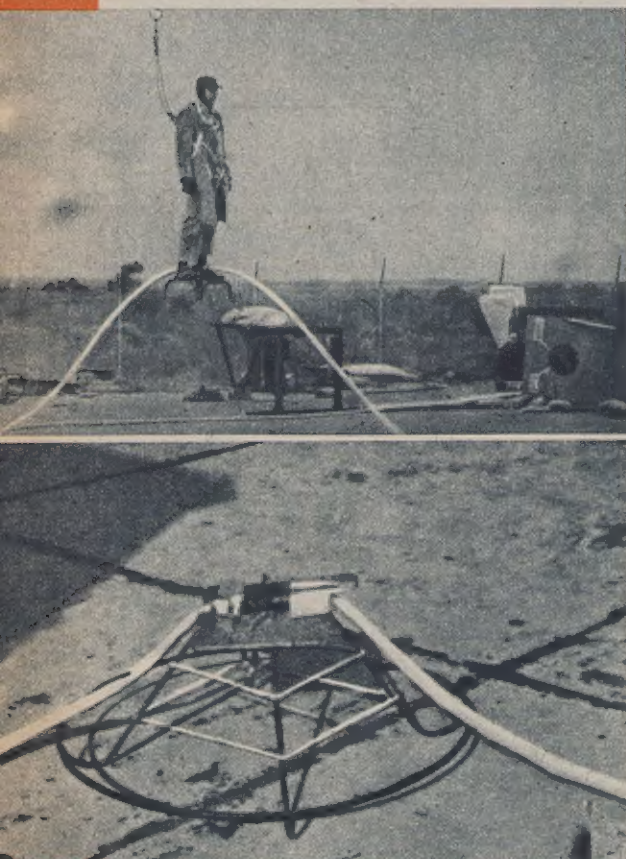
kłe prosty zastąpiony podświadomym działaniem ciała pilota.

Pierwsze próby aparatu Zimmermana muszały być zachęcające, skoro w roku 1950 konstruktor wraz inż. Hill'em zbudowali nowy doświadczalny aparat, który można by nazwać „latającym stołkiem”. Na rysunku (2) widać ten aparat unoszący się z pilotem nad ziemią. Niezwykła prostota aparatu była wynikiem zastosowania w nim jako źródła siły nośnej reakcji wydmuchiwanego ze specjalnej dyszy sprężonego powietrza.

Cały aparat, przypominający zwykły stołek, składał się z płyty sklejkowej umocowanej do prostej podstawy z rurek stalowych, tworzącej 4 nóżki. Do płyty przymocowana była dysza odrzutowa na sprężone powietrze i wąż do przytwierdzenia stóp pilota. Sprężone powietrze — doprowadzone dobrze widocznymi na zdjęciu dwoma węzłami gumowymi o jednakowej długości. Ciśnienie powietrza dostarczonego z zasobników naziemnych, wynosiło 14 atmosfer. Pilot w czasie prób chroniony był od upadku szelkami spadochronowymi, do których uwiązano luźną linę zabezpieczającą.

Inny „latający stołek”, różniący się jedynie konstrukcją podstawy, widać na rys. 3. Zastosowanie reakcji strumienia sprężonego powietrza podyktowane zostało w tych urządzeniach potrzebą wyeliminowania wszystkich wpływów ubocznych mogących oddziaływać na stateczność. Badano również „stołek” z siodełkiem rowerowym osadzonym na rurze, która zamocowana była przegubowo do podstawy. Pilot siedząc na siodełku utrzymywał równowagę i sterował wyłącznie ruchami stóp.

Poniżej: Z lewej — Latający „stołek” NACA (rys. 2), tytułujący (rys. 3), z prawej — próby modelu sterowania



U góry — Pierwsze próby Zimmermana (rys. 2), niżej — inny „latający stołek” NACA (rys. 3).



W rezultacie długotrwałych prób otrzymano szereg interesujących wyników. Po pierwsze okazało się, że tym łatwiej jest utrzymywać pilotowi równowagę, im mniej napina on swoje mięśnie i im mniej stara się „wtrącać” do czynności podświadomego utrzymywania ciała w równowadze. Gdy np. pilot usiłował spojrzeć do góry na linę zabezpieczającą lub też patrzył na ziemię, wówczas aparat wykonywał gwałtowne wahanía, odwracał się do pozycji poziomej „wyszturzelując” jak rakietę w bok. (Trzeba pamiętać, że ciąg dyszy aparatu wynosił co najmniej 100 kg).

Ciekawe było przy tym, że sztuczne zakłócenia równowagi aparatu jak np. szybki obrót wokół osi pionowej, niesymetryczne rozłożenie ciężarów i podmuchy wiatru nie wywierały godnego uwagi wpływu na stateczność i sterowność „latającego stołka”. Ostatecznie wszystkie te próby wyjaśniły zagadnienia stateczności i sterowności, latających „dywanów” czy „stołków”, potwierdzając całkowicie słusność hipotezy Zimmermana.

W drugim etapie prac nad „latającymi motocyklami” oddział eksperymentalny NACA przystąpił do badania stateczności aparatów pionowo startujących, wytwarzających siłę nośną przy pomocy śmigła i wirników. W roku 1951 zbudowano lekki aparat ważący 64 kg pokazany na rys. 4. W tym aparacie siłę nośną wytwarzał dwułopatowy wirnik o średnicy 2,15 m, napędzany dyszami odrzutowymi umieszczonymi na końcach łopát. Do napędu służyło podobnie jak w przypadku latających „stołków” sprężone powietrze pobierane z ziemi i doprowadzane do dysz za pośrednictwem dwóch elastycznych przewodów. Lekki szkielet utworzono z rurek stalowych.

Oś wirnika zamocowano elastycznie do podstawy szkieletu za pośrednictwem gumy plankowej. Natomiast podstawę nóg pilota utworzono z płyty sklejkowej przytwierdzonej sztywno do osady osi wirnika. W ten sposób pilot mógł bezpośrednio sterować wirnikiem „czując” go pod stopami. Ręce pilota spoczywały na pierścieniu z rury stanowiącym całość z resztą szkieletu. Do zrównoważenia momentu obrotowego szkieletu, powstającego wskutek tarcia w łożyskach wirnika, użyto tu również sprężonego powietrza, którego wypływ pilot mógł regulować zaworem umieszczonym pod jedną z dłoni. Wyloty powietrza umieszczono na końcach poziomych rur szkieletu i skierowano w stronę zgodną z ruchem wirnika, co dawało moment równoważący.

Pionowe wahanía łopát wirnika, powstające przy odchyleniach płaszczyzny wirnika, tłumiono za pomocą sprężyn śrubowych osadzonych przy przegubach łopát. Płastę wirnika i sprężyny amortyzujące widać dobrze na rys. 5.

Warto tu przypomnieć różnicę jaka istnieje między śmigłem a wirnikiem. Otóż śmigło ma łopaty osadzone sztywno w płaszcie i wobec tego wytwarza moment zwany giroskopowym, który przy wychyleniach osi obrotu wywołuje tzw. ruch precesyjny śmigła. Precesja obraca aparat w płaszczyźnie prostopadłej do płaszczyzny wychylenia osi. Wirnik ma łopaty przegubowo osadzone w płaszcie i dzięki temu ruch jego osi nie wywołuje precesji całości. W opisywanym urządzeniu NACA wirnik zastosowano w tym celu, aby wyeliminować efekt momentu giroskopowego.

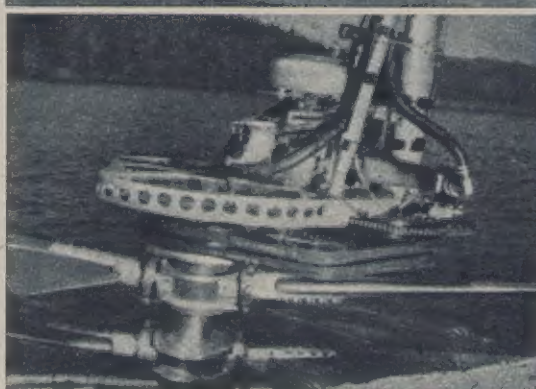
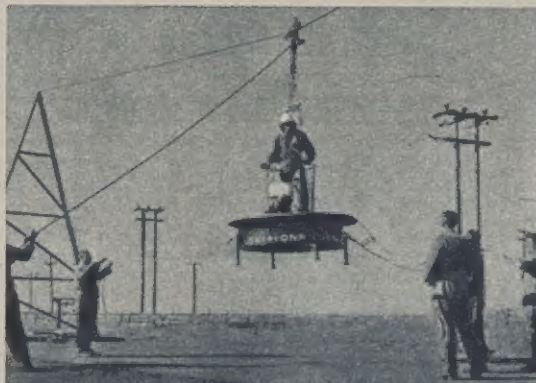
Po szeregu prób przeprowadzonych na tym aparacie uzyskano następujące wyniki:

1. Gdy pilot sterował aparatem (bez sprężyn amortyzujących) tylko z pomocą stóp — stateczność uzyskiwano w dość małym zakresie położeń.
2. Na aparacie z amortyzacją pionowych wahań łopát — stateczność i sterowność była zupełnie zadowalająca.
3. Lot z zablokowanymi przegubami łopát wirnika (co powodowało zamianę wirnika na

zwykle śmigło) — stawał się bardzo trudny. Pilot tylko z wielkim trudem mógł opanować precesyjne wychylenia aparatu towarzyszące każdemu zaburzeniu równowagi.

4. Efekt bliskości ziemi dawał się zauważyć do odległości równej mniej więcej dwóm średcom wirnika i wpływał dodatnio na stateczność i sterowność aparatu.

W spokojnym powietrzu nowy aparat był łatwiejszy do sterowania niż latający „stołek”, natomiast w burzliwym stawał się bardziej niespokojny od swego poprzednika. Na zakończenie badań zbudowano jeszcze jeden aparat, napędzany silnikiem elektrycznym obracającym przeciwniebieżne śmigła. Aparat był sterowany na odległość. Prąd doprowadzano do niego przewodem elektrycznym zamocowanym pod dachem hali prób. Tym razem aparat posładał sterowanie aerodynamiczne w postaci powierzchni umieszczonych w strumieniu zaśmigłowym.



Na rys. 6 widać aparat w locie. Trzy położenia aparatu uzyskano naświetlając trzykrotnie to samo zdjęcie. Siedzący z boku operator steruje lotem aparatu.

Gdy w NACA zebrano wreszcie podstawowy materiał doświadczalny nad opisanymi aparatami, rozesłano go do różnych firm lotniczych. Nastąpił teraz etap praktycznej realizacji idei Zimmermana i Hill'a. Pierwszy przystąpił do niej znany konstruktor śmigłowców Hiller, który pomysłem Zimmermana interesował się już w 1946 r. i rozpoczął nawet pewne prace konstrukcyjne, przerwane później z braku środków na dość kosztowne badania. Teraz w porozumieniu z Instytutem badawczym marynarki przystąpił Hiller do budowy „latającego motocykla” czy też platformy napędzanej dwoma silnikami o łącznej mocy 100 KM, z przeciwniebieżnymi śmigłami umieszczonymi w pięcieniowej obudowie. Obudowa ta stanowiła kanał aerodynamiczny. Sterowanie aparatu nie różniło się niczym od sterowania aparatów NACA. Obudowanie śmigła kanałem pozwoliło uzyskać ciąg o 20% większy niż w wypadku zastosowania śmigła otwartych.

Po wielu próbach na zabezpieczającej linie, aparat Hiller'a odbył wreszcie w roku 1955

pierwszy lot. Aparat ten jest pokazany na rys. 7 i 8. Zastosowanie dwóch silników spowodowane było względami bezpieczeństwa. Pierścieniowa obudowa niezależnie od korzyści aerodynamicznych, zabezpieczała obsługę od przypadkowego kontaktu z wirującymi śmigłami. Aparat dzięki swym małym wymiarom i niskiemu ciężarowi mógł być przewożony na samolotach („łazikach”), kuterach i łodziach podwodnych. Obecnie ma on służyć głównie do celów obserwacyjnych.

Inną drogą poszli konstruktorzy zakładów De Lackner Helicopter. Ich aparat noszący nazwę Heli-Vector, pokazany na rys. 9, wytwarza siłę nośną przy pomocy dwóch przeciwniebieżnych wirników umieszczonych nad konstrukcją podwozia. Konstrukcja ta składa się z 4 długich rur zakończonych pływakami gumowymi oraz z detki gumowej umieszczonej bezpośrednio pod osią wirnika. Pilot zajmuje miejsce nad wirnikiem na



U góry: 2 (lewej) — Pierwsza próba aparatu Hiller'a (rys. 7). Poniżej — Stanowisko pilota „Heli-Vector'a”, z prawej — Kolumna sterowa „Heli-Vector'a”, wyposażona załadwie w dźwignię gazu, sprzęgło i obrotomierz.

małej platformie, dobrze widocznej na rys. 10. Platforma ta posiada podstawy na stopy, a na górze — uchwyt na ręce przypominający kierownicę motocykla (rys. 11). Do napędu użyto tu pojedynczy silnik (przyczepny od łodzi wysłigowej) o mocy załadwie 40 KM.

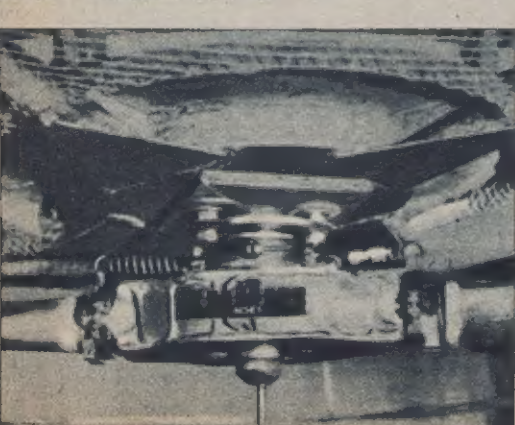
Heli-Vector dzięki wirnikowi o dużej średnicy może lądować w razie uszkodzenia silnika na autorotacji. Układ pływaków pozwala aparatowi lądować i startować z każdego terenu. Sterowanie Heli-Vectora odbywa się również ruchami ciała pilota.

Wg ostatnich doniesień władze wojskowe USA zakupiły serię pierwszych 12 sztuk Heli-Vectorów i przeprowadzają na nich doświadczalne szkolenie. Aparat seryjny pokazany na rys. 12 osiąga prędkość 120 km/h i może unieść 130 kg (żołnierz + 50 kg ładunku), zasięg jego wynosi — 170 km, a pułap — 3 000 m. Jak widać, są to osiągi jakich nie powstydziłby się nle jeden śmigłowiec. Można przypuszczać, że opisane aparaty oddadzą duże usługi zwłaszcza dla celów obserwacji w trudnym terenie lub na morzu oraz przy przebywaniu rzek, przepaści i innych przeszkód terenowych. Być może, iż uzupełnią one motocykle jako środek łączności w każdym terenie. Nie ulega zresztą wątpliwości, że dla tego najnowszego rodzaju aerodyny znalazł się jeszcze wiele innych zastosowań. Być może, że „latające motocykle” kiedyś znajdą się i w aeroklubach.

Na zakończenie warto wyrazić życzenie, aby podobnymi aparatami zajęli się również i nasi konstruktorzy. Tym bardziej, że są one jeszcze w wieku niemowlęcym i nie trudno będzie odrobić postępow w tej dziedzinie. Jeśli chodzi o dalszy rozwój „latających motocykli”, nie należy przewidywać, aby pojawiły się większe maszyny wieloosobowe. Przy nieuniknionym wzroście ciężarów takich aparatów instynktowne sterowanie stałoby się niewystarczające, a ciężar pomocniczych urządzeń do sterowania musiałby ograniczyć ładowność aparatu.

Nie zapominałmy, że urządzenia do sterowania tych aparatów pilot, nie wiedząc nawet o tym, nosi w samym sobie.

4), w środku — Płasta wirnika i sprężyny amortyzującego z odległości (rys. 6).



Święto Lotnictwa

...w Łodzi

TEGOROCZNE Święto Lotnictwa obchodzili robotnicy Łodzi szczególnie uroczysto. Zainaugurowała je akademie, w której m. in. udział wzięli przedstawiciele radzieckich mjr Gawiłowa i mjr Morozowa. Podczas uroczystości przydzielającym lotnikom i personelowi naziemnemu wręczone zostały cenne upominki, które ufundował Zarząd Wojewódzki LPZ. Otrzymał je m. in.: oficer Ludwik Bielecki, instruktor i pilot i klasy — Józef Tenerowicz, przewodnik szkolenia bojowego i politycznego Terlikowski, mechanik — Jan Świątkiewicz oraz stolarz lotniczy — Feliks Pietrzak.

Dzień 2 września wbrew wszelkim przewidywaniom PIHMU-u był piękny, ciepły i słoneczny. Nic więc dziwnego, że na wielką rewie lotniczą, która odbyła się na lotnisku w Lublinku, przybyło ponad 250 tysięcy osób. A było naprawdę na co popatrzeć.

O godz. 15.04 fanfarzyści ogłosili rozpoczęcie rewii, a w minutę później nad lotnisko nadlatują pierwsze samoloty z flagami. Po chwili na niebie nowe samoloty, od których odrywają się ciemne punkelki. Chwila napięcia i rozwijają się spadochrony. Jeszcze chwila i lądują trzy kobiety: Wojtkowska, Rak i Skonieczna, aby następnie podbiec do trybuny. Lecz oto

uwaga wszystkich zwraca zlatujący śmigłowiec. Okrąża lotnisko wzbudzając nie małą sensację. Prowadzi go por. Janusz Ochalik.

Z kolei piloci aeroklubów warszawskiego i łódzkiego demonstrują wspaniałe loty akrobacyjne, dowodzące wysokiego poziomu wyszkolenia. Na niebie królują „Bociany”, „Jaskółki”, „Jastrzębie” i „Muchy”. W zupełnej ciszy lekko i zwinnie jeden za drugim wiążą pętle, robią bezcki, krążą w spirali, by wreszcie nad głowami publiczności wykonać lot odwrócony. Wśród nich są dziś siostry Bugajewskie — pracownice Zakładów Weinlianych im. Barlickiego w Łodzi, Józef Pieczewski, Ireneusz Jówiak, instr. Zająca, Jerzy Popiel, Jerzy Wojnar, Jerzy Adamek i inni. Koniec pokazów szybowcowych. Ale oto na niebie ukazują się „Zilny-26”, pokazując akrobacje zespołową.

Po sportowcach popisują się piloci wojskowi. Na początek dwa „Jaki-18”. Jeden z nich prowadził mjr pil. Łukomski.

Zniknęły „Jaki”. Nad lotniskiem zaległa cisza, — poprze-

dzająca tę ciszę, na którą wszyscy czekali chyba z największą niecierpliwością.

„Lecą, lecą — wszystkie głowy kładą się w lewo, skąd na razie bezzwłocznie i nisko wyskakują odrzutowe samoloty bombowe i myśliwskie z włączonym dopalaczem. Gwóźdźdem pokazów było zademonstrowanie po raz pierwszy w Łodzi zespołowych lotów na samolotach odrzutowych. Jednym z pilotów był mjr Smolik, który na myśliwskim samolocie odrzutowym dał pokaz akrobacji. Natomiast oficerowie-piloci Figurski i Grundman, również na myśliwcach odrzutowych wykonali wiązanki akrobacji zespołowej.

Ostatnim punktem programu były skoki spadochronowe w wykonaniu mistrza sportu — Witolda Tracza, rekordzisty krajowego i międzynarodowego w spadochroniarstwie — Jerzego Kossa, Szmidta, Balcerskiego, Wójcika, Sasa i innych. Całą przestrzeń wypełniały barwne bukiety spadochronów, które opadały powoli ku ziemi.

ZYGMUNT KONOPSKI
Zielarz



Spadochroniarzki po zeskoku podchodzą do trybuny.
Foto: Marcinia

...w Grudziądzu

26 sierpnia br. o godz. 16.00 w Grudziądzu odbyły się pokazy lotnicze z udziałem lotnictwa wojskowego i cywilnego. Program pokazów był bardzo atrakcyjny i cieszył się dużym zainteresowaniem publiczności, której zebrało się około 20 000 osób.

Rewie lotniczą otworzył przelot trzech samolotów CSS-13 z flagami, pilotowaną przez instruktorów Kopickego, Hardta i Martynka. Następnie publiczność oglądała popisy akrobacji pilotów wojskowych na samolotach „MiG-11” i „Jaki-11”.

Lot za wyciągarką na szybowcu „Czapla” zaprezentował instr. Lewandowski. Bardzo efektywnym numerem programu była akrobacja zespołowa na trzech szybowcach typu „Jaskółka”, prowadzonych przez pilotów Puseja, Grabowskiego i Bułata. Akrobacje podstawową na szybowcu „Mucha” demonstrował pil. Kwiatkowski, a na „Bocianie” — pil. Siemiatkowski. Lot na „Jaskółce-L” wykonała Barbara Dankowska. Tadeusz Śliwak zachwyli widzów akrobacją na „Jastrzębiu”, za co otrzymał gorące oklaski. Skok z 15 sek opóźnionym

otwarcie spadochronu wykonał Lutosławski.

Pokazy zakończono akrobacją zespołową na trzech samolotach CSS-13, w wykonaniu instruktorów Kopickego, Hardta i Martynka, po czym odbyły się loty pasażerskie dla publiczności.

JÓZEF DANKOWSKI



...w Olsztynie

TEGOROCZNE pokazy z okazji Święta Lotnictwa odbyły się na lotnisku Aeroklubu Olsztyńskiego w Dajtkach w dniu 26 sierpnia i zgromadziły nie notowaną dotąd ilość publiczności. Niemniej też było kłopotu z dostaniem się do Dajtek oddalonych o 6 km od centrum miasta, mimo dodatkowych autobusów kursujących co parę minut.

Pokazy otworzył wiceprezident ZW ZMP w Olsztynie krótkim przemówieniem, wyróżniając takich pilotów Aeroklubu Olsztyńskiego jak Kozłata, Kowalski i Pieniążek. Ewolucje na odrzutowcach, skoki spadochronowe, pokazy modeli latających oraz akrobacje szybowców i samolotów sportowych na długo pozostaną w pamięci przybyłej publiczności.

Po zakończeniu pokazu odbyły się loty pasażerskie. Uroczystość, która odbyła się na lotnisku, została utrwalona na taśmie magnetofonowej przez akapozyturę Polskiego Radia w Olsztynie i nadana przez głośniki w dniu następnym.

LONGIN WIZYNS

...w PGR Petryki

DNIA 19 sierpnia, z okazji Dni Lotnictwa, odbyła się w PGR Petryki k/Kalisza jedna z najbardziej udanych imprez lotniczych, w których uczestniczył Aeroklub Ostrowski.

O wyznaczonej godzinie na umówione miejsce, gdzie zgromadziło się setki młodzieży i starszego społeczeństwa — nadleciał samolot CSS-13 pilotowany przez instr. Józefa Młocka. Najpierw pilot wyrzucił skoczka — Witolda Raczynskiego, a następnie urządził widzów wiązanką akrobacji.

Największą atrakcją dla wielu spośród zebranych były loty pasażerskie.

W imprezie tej, oprócz pilotów sportowych, wziął udział również oficer lotnictwa myśliwskiego, który informował zainteresowanych o warunkach przyjęcia do Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

ZBIGNIEW KUDZEWICZ
Inowrocław

URSULA PIECHOCIANKA

...w Świdniku

Pokazy lotnicze, zorganizowane siłami dwóch Aeroklubów — Świdnickiego i Lubelskiego oraz Wytwórcni Sprzętu Komunikacyjnego, zadowolili w pełni nawet najbardziej wybrednych widzów. Nie było tu co prawda „numerów mrozących krew w żyłach”, nie było masowej defilady samolotów, był za to dobrze, nawet bardzo dobrze zademonstrowany poziom wyszkolenia naszych pilotów sportowych i wojskowych.

60 000 ludzi zgromadzonych na lotnisku przez całe dwie godziny śledziło skoki spadochronowe, akrobacje szybowców i samolotów, pokazy śmigłowców. Powstałyby zbyt długi tasleciec, gdyby opisać poszczególne punkty pokazów. Warto jednak podkreślić te najbardziej atrakcyjne i wzorowo wykonane. Do nich niewątpliwie należy akrobacja i stracanie baloników wykonane przez „se-dziwego” instruktora Bernatowicza na samolocie „Junak-2”, akrobacja zespołowa pięciu samolotów „Jaki-18” wykonana pod kierownictwem kpt. Domala, pokazy śmigłowców zademonstrowane przez Kosiola i Papajskiego, skok Kowalczyka z opóźnieniem 30 sekund, zespołowy skok z pięciu samolotów CSS-13.

Również atrakcyjny był „lejek” wykonany przez sześć „Much” (choć — jak twierdzą wajemniczeni — podczas prób wychodził on o niebo lepiej niż na pokazie). Ludzie z pokazów nie wyszli zadowoleni. Było co oglądać, a ponadto sama organizacja pokazów stała na dobrym poziomie.

Innego rodzaju atrakcją dla publiczności, poza pokazami, była urządzona na lotnisku wystawa.

Dołgoletni pracownik i instruktor lotnictwa Grabowski, który przez 2 i pół godziny „pracował” przy mikrofonie (przed właściwymi pokazami sympatyczny modelarzem pod wodzą instruktora Opalińskiego wlatywali przez przeszło 1/2 godziny w powietrze), wywiązał się ze swego zadania na pięć. Co prawda złośliwi twierdzili, że zmieniał w tym czasie trzy razy koszulę i wypłi dwadzieścia kilka butelek oranżady — nie licząc spożytych specjalnych tabletek wyłudzonych za lot na śmigłowcu od Dobrowolskiego — ale ja w to nie wierzę. Chociaż kto go wie — w każdej płocie jest trochę prawdy.

Miejscowy Komitet Obchodu Święta Lotnictwa dobrze wywiązał się ze swych społecznych obowiązków.

Nie należy jednakże zapomnieć o „szarej” rzeszy personelu naziemnego, który nie przeżywał emocji w Świdniku, a cicho i wzorowo pełnił swoje obowiązki na lotnisku wyścielonym w Radawcu. Niestety — organizatorzy jakoś się zapomnieli i cały Aeroklub Lubelski pominięty został w wyróżnieniu go w związku z organizowanym Świętem Lotnictwa. Nie zapomniała tylko WSK o swoim przyfabrycznym aeroklubie i na zorganizowanej w sobotę akademii należycie oceniła wysiłek pracowników tegoż aeroklubu.

H. J.

...w Ligocie Dolnej

A więc nareszcie po raz pierwszy na Ziemi Opolskiej odbyły się pokazy lotnicze. Frekwencja widzów przeszła wszelkie oczekiwania organizatorów. Na lotnisko w Ligocie Dolnej przybyło w dniu pokazów (26.VII) około 100 000 publiczności. Przy okazji byli oni świadkami uroczystości otwarcia Aeroklubu Opolskiego, które zgłębiło się ze Świętem Lotnictwa.

Doskonała organizacja tej imprezy zawdzięczać należy Zarządowi Wojewódzkiemu LPZ w Opolu, miejscowej Szkole Szybowcowej oraz koleżeńskiemu pomocy Aeroklubu Wroclawskiego, którego piloci uczestniczyli w pokazach.

Pokazy rozpoczęły się punktualnie o godz. 12.00 defiladą CSS-ów z flagami i szkolno-treningowymi „Junakami”. Atrakcyjnym punktem był 15-minutowy pokaz modeli latających, które demonstrowali członkowie kadry narodowej.

Loty szybowców startujących z wyciągarki były następnym punktem programu. Prowadził je młody opolski pilot — Kaczmarek, Lipiński, Ziobro i Lewandowski, a nad ich sprawnością techniczną (szybowców nie pilotów) czuwał mechanik szkoły Eryk Małek.

EUGENIUSZ KOZACZUK



Dzień Lotnictwa w Ligocie Dolnej. Uczniowie szkoły szybowcowej LPZ, od lewej: Jolanta Zając, Lucyna Flaszowska, Janusz Wojtyś, M. Lamperski i I. Banach. Foto: Paweł Elsztein

Nagrodę tygodnia

Nagrodę tygodnia (książkę) otrzymuje ob. Zbigniew Kudzewicz z Inowrocławia, za korespondencję pt. „Święto Lotnictwa w Inowrocławiu”.

...we Wrocławiu

100 000 widzów oglądało pokazy lotnicze, zorganizowane w dniu 2 września, na które przybyła delegacja lotników Czechosłowacji. Taką ilość publiczności ścigała na lotnisko nie tylko wyjątkowa pogoda, ale również bardzo atrakcyjny program Święta Lotnictwa.

Rozpoczęcie pokazów poprzedziły loty pasażerskie dla ludności Wrocławia, po czym nad lotniskiem przeleciały samoloty CSS-13 oraz „Ju naki”. Potem popisali się modelarzem. Najbardziej efektownie wypadł zespołowy start 18 modeli szybowców.

Do najciekawszych punktów programu trzeba zaliczyć akrobacje na „Junaku” w wykonaniu pil. Licewicza oraz akrobacje na szybowcu „Jastrząb” pilotowanym przez Gorzelaka. Specjalne brawa otrzymali piloci myśliwskich samolotów odrzutowych i śmigłowca.

Udaną konferansjerkę prowadził red. Osmęda z Polskiego Radia i pilot Bujak.

ANDRZEJ TRZCINSKI

...w Bydgoszczy

Na lotnisko bydgoskie w dniu 26 sierpnia przybyło ponad 60 tysięcy mieszkańców Bydgoszczy i okolic. Wszyscy z niecierpliwością oczekiwali na rozpoczęcie pokazów, które opóźniały niezbyt sprzyjające warunki atmosferyczne. Siła wiatru dochodziła bowiem do 18–20 m-sek.

Widzowie jednak nie tracili czasu, wykorzystując go na zwiedzenie urządzonych na terenie lotniska wystawy sprzętu lotniczego. Byli tam wszyscy typy szybowców — od szkolnych do wyczynowych, samoloty sportowe i wojskowe. Największe zainteresowanie budził oczywiście myśliwski samolot odrzutowy.

Dopiero o godz. 16.00 (zamiast o 14-tej) udało się uzyskać zezwolenie na rozpoczęcie powietrznych popisów. Jako pierwsze przeleciały trzy CSS-y z flagami, pilotowane przez Gałazkę, Ackermana i Rudkowskiego. Potem miejsce na niebie zajęły szybowce startujące z wyciągarki, za którymi nadleciały cztery „Muchy”. Na nich to piloci Nyk, Brzyl, Rudnicki i Borgula zdemontowali kilka figur akrobacji.

Akrobacje indywidualna na samolocie CSS-13 wykonał pil. Gołata, lądując na punkt z wyłączonym silnikiem, co publiczność nagrodziła gromkimi oklaskami.

Część sportowa pokazów zakończyła akrobacja na samolocie „Zin-36” w wykonaniu Zdzisława Przylemskiego. W części wojskowej uczestniczyły odrzutowe samoloty bombowe i myśliwskie. Najbardziej efektownie wypadło markowane bombardowanie mostu, któremu towarzyszyły olbrzymie wybuchy rakietowe. Niemniej sensacje wzbudziła również akrobacja indywidualna i zespołowa na odrzutowcach.

Imprezę tę zakończyły loty pasażerskie na samolotach komunikacyjnych.

BYDGOŹNIK NRD NA POKAZACH W BYDGOSZCZY

MILA niespodziankę pilotom Aeroklubu Bydgoskiego sprawił pilot NRD Fritz Fliegauf, który w dniu pokazów lotniczych przyleciał do Bydgoszczy. Lądował on co prawda w Radziejach k/Nakła, ale bydgoszczanie szybko ścignęli swego gościa na miejsce.

Inicjatywa tego przelotu wynika z chęci zdobycia w ranku do Złotej Odznaki Szybowcowej. Wszystkie zamierzenia powiodły się w zupełności. Stał się on pierwszym pilotem w NRD, który zdobył warunek do złotej, bowiem odległość przebyta przez niego wynosiła 320 km.

Warto jeszcze dodać, że Fliegauf leciał na szybowcu „Jaskółka”, których piloci NRD posiadają obecnie trzy. I w końcu — spełniając prośbę naszego gościa przekazując od niego najlepsze życzenia i pozdrowienia dla wszystkich polskich szybowców.

FRANCISZEK GOŁATA
Bydgoszcz

POCZTA Lotnicza Skrzydlatej POLSKI

Super Mystere 4BI



Nasi stali czytelnicy Bogdan Rüdiger z Poznania i Tadeusz Węglewski z Radomia proszą o podanie sylwetki francuskiego samolotu odrzutowego „Mystere” 4B.

Samolot jednomiejscowy Dassault „Super - Mystere” 4BI, oblatany 2 marca 1955 r., był pierwszym z „rodziny” „Mystere”, który przekroczył prędkość dźwięku w locie poziomym. Samolot nosi również początkowo oznaczenie „Mystere” 20.

Dane techniczne: Rozpiętość — 11,12 m, długość — 13,40 m, wysokość — 4,40 m, ciężar w locie — 8150 kg, silnik — Atar 101 G (z dopalaczem) o ciągu 4200 kg, prędkość max. — ponad 1200 km/h, pułap praktyczny — 16 500 m, czas lotu — około 1 godziny.

Dwumiejscowa wersja (myśliwiec nocny) samolotu IVB nosi oznaczenie „Mystere” IVN i jest uzbrojona w 2 działka 30 mm (w kadłubie) oraz 128 pocisków rakietowych. Wymiary IVN identyczne jak IVB, z wyjątkiem długości kadłuba (14,8 m). W.

Nowy lotniczy znaczek radziecki

Najnowszy radziecki znaczek lotniczy, jaki ukazał się w obiegu w dniu 8 czerwca bieżącego roku, przedstawia moment lądowania samolotu komunikacyjnego na krach dalekiej północy, w pobliżu dryfującej naukowej stacji „Biegun Północny Nr 6”.

Znaczek wydrukowany został techniką offsetową wg rysunku art. graf. Roubane, w formacie 42x30 mm.

(Uwaga dla filatelistów: Zamieszczony znaczek nabyć można w Państwowym Przedsiębiorstwie Filatelistycznym, w Warszawie, ul. Wolność 17).

Mgr Z. RURKIEWICZ



Pomagamy sobie wzajemnie

Poszukuję od dłuższego czasu książki Mieczysława Pruszyńskiego pt. „W Tobruku, Narwiku i Moskwie”. Wyd. Panteon, Warszawa 1949 r. Może któryś z Czytelników „Skrzydlatej Polski” posiada ją i zgodziłby się na wymianę lub odsprzedaż?

Kazimierz Desko
BIAŁOGARD
ul. Stalina 9

Mam do odstąpienia następujące numery czechosłowackich czasopism: „Letecky Modelar” — r. 1950 — numery 5, 12; 1953 numery 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12; 1954 n-ry 2, 8, 10; 1955 n-ry 2, 3, 5, 12; 1956 n-ry 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7; „Křídla vlasti” — rok 1954 nr 20, „Letecvi” rok 1950 n-ry 8, 14, 16; rok 1952 nr 2, natomiast poszukuję egzemplarzy „Modelarza” z roku 1955 n-ry 1, 2, 3—4, 5, 6, 7, 8 oraz z roku 1956 nr 2.

Bronisław Małczyk
Barwałd Średni 89
pła Klecza Górna
pow. Wadowice
woj. Kraków

Zbigniew Nowiński (1956) z Nienadowki — brak dokładnego adresu. Obecnie LP2 nie organizuje kursów mechaników lotniczych. W razie ich wznowienia powiadomimy Czytelników na łamach „Skrzydlatej Polski”.

Stanisław Podlewski — Warszawa (brak dokładnego adresu). Kandydat na szkolenie szybowcowe musi mieć najmniej 16 lat i nie ukończony 20 rok życia.

POSZUKUJĘ

Ludwika Dziadosza urodzonego 22.XI 1906 r. w Krakowie, syna Józefa i Julii z domu Wasylewskiej. Ludwik Dziadosz był porucznikiem 6 pułku lotniczego we Lwowie. We wrześniu 1939 roku wyleciał wraz ze swą eskadrą do Anglii. Ostatnią wiadomość przesłał 16 kwietnia 1946 r. Od tamtej pory słuch o nim zaginął. Ktokolwiek wie o dalszych jego losach proszę być o zawiadomienie rodziny.

Jerzy Dziadosz
JAROSŁAW
ul. Pasicka 2

LOTNICZE REKORDY ŚWIATOWE (19)

KLASA G — SPADOCHRONY KATEGORIA II — SKOKI GRUPOWE WYKONANE W DZIEŃ

Ila — Wysokość skoku z natychmiastowym otwarciem spadochronu

Grupa 5 osób (ZSRR) — Zabojar-kin, Martinenko, Mitin, Tkacz-chenko, Fiedorowakij, dnia 25.1 1954

7 421 m

Grupa 7 osób (ZSRR) — Biełoc-iewietow, Dergunow, Kalita, Kono-łow, Plinik, Czokaczew, Kmatow, dnia 1.1.1954

8 664 m

Grupa 9 osób (ZSRR) — Niecho-roszew, Kryłow, Kozłow, Kry-lenko, Potekin, Perminow, Prydkin, Koszutin, Soprykow, dnia 5.8.1954

10 515 m

Ilb — Długość trwania opóźnienia
otwarcia spadochronu

Grupa 4 osób (ZSRR) — Archan-giełski, Pierszyn, Uszaty, Ko-ziłow, dnia 10.9.1952

7 476 m

Grupa 5 osób (ZSRR) — Wołogia-łina, Kasparowa, Pankiewicz, Czernyszewa, dnia 10.9.1952

6 500 m

Grupa 8 osób (ZSRR) — Roma-niuk, Nikitin, Dołgow, Sawin, Niko-lajew, Dołkow, Iszczenko, Pietrenko, dnia 18.7.1955

10 455 m

Ilc — Celność lądowania z na-tychmiastowym otwarciem spa-dochronu z wysokości 600 m

Grupa 3 osób (ZSRR) — Rakow, Szustrow, Kalinin, dnia 19.8 1954

7,38 m

z wysokości 1 000 m
Grupa 3 osób (ZSRR) — Banni-kow, Pierszyn, Szerbinin, dnia 22.7.1955

8,10 m

z wysokości 1 500 m
Grupa 3 osób (ZSRR) — Archan-giełski, Tomorowicz, Dunajew, dnia 24.8.1954

19,70 m

IId — Celność lądowania z opóź-nionym otwarciem spadochronu z wysokości 600 m

Gupa 3 osób (ZSRR) — Klimow, Kosinow, Mariutkin, dnia 18.7 1955

10,40 m

z wysokości 1 000 m
Grupa 3 osób (ZSRR) — Gołaj-da, Dmitrow, Neimark, dnia 17.7.1955

11,95 m

z wysokości 1 500 m
Grupa 3 osób (ZSRR) — Arlistow, Klimow, Mariutkin, dnia 11.6 1955

17,33 m

KATEGORIA II — SKOKI GRUPOWE WYKONANE W NOCY

Ilb — Długość trwania opóźnienia otwarcia spadochronu

Grupa 4 osób (ZSRR) — Maslen-nikow, Mariutkin, Fedczyszyn, Szerbinin, dnia 12.9.1952

8 268 m

Grupa 7 osób (ZSRR) — Dołgow, Iszczenko, Nikitin, Pietrenko, Zołkow, Sawin, Romanuk, dnia 22.7.1955

10 413 m

Ilc — Celność lądowania z na-tychmiastowym otwarciem spa-dochronu z wysokości 600 m

Grupa 3 osób (ZSRR) — Aniki-jew, Isanin, Pietrow, dnia 27.9 1954

14,56 m

z wysokości 1 000 m
Grupa 3 osób (ZSRR) — Szu-strow, Mitin, Neimark, dnia 25.6.1954

25,03 m

z wysokości 1 500 m
Grupa 3 osób (ZSRR) — Witalin, Szczegol, Sanigin, dnia 2.11 1954

30,40 m

IId — Celność lądowania z opóź-nionym otwarciem spadochro-nu z wysokości 600 m

Grupa 3 osób (ZSRR) — Łuszni-kow, Rakow, Szustrow, dnia 27.9.1954

20,18 m

Id — Celność lądowania z n-tychmiastowym otwarciem spadochronu z wysokości 1 500 m

— Jewgienij Burian (ZSRR), dnia 18.6.1954 r.

50,67 m

— Stanisław Bagiński (ZSRR), dnia 4.8.1954 r.

5,94 m

Ie — Celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochro-nu z wysokości 600 m

— Paweł Kalita (ZSRR), dnia 14.6.1954 r.

11,10 m

— Jerzy Kubaczewski (Polska), dnia 31.5.1955 r.

9,25 m

— Paweł Bannikow (ZSRR), dnia 17.7.1955 r.

4,85 m

Ie — Celność lądowania z opóźnionym otwarciem spadochro-nu z wysokości 1 000 m

— Jerzy Łobodda (Polska), dnia 20.6.1955 r.

24,35 m

— Jerzy Koes (Polska), dnia 12.10.1955 r.

9,51 m

ZBIORNIKI PALIWA

DLA równomiernego zasilania silnika w czasie lotów normalnych i odwróconych stosowane są różne rodzaje zbiorników. Na rysunku zestawiono pięć najpopularniejszych (z wyjątkiem ciśnieniowych) zbiorników, możliwych do wykonania w warunkach domowych. Materiał na zbiorniki — cienka blacha grubości 0,5 mm i rurki mosiężne średnicy 3—4 mm. Mogą być również stosowane rurki z tworzyw sztucznych. Każdy zbiornik wyposażony jest w trzy przewody: zasilający, wlewowy i wentylacyjny.

I — zbiornik typu „Sky Devil”, z centralnym przewodem zasilającym sięgającym do najdalej wysuniętego rogu zbiornika. Zabudowanie zbiornika na modelu powinno być poprzedzone próbą najkorzystniejszego usytuowania przewodu zasilającego względem osi gaźnika.

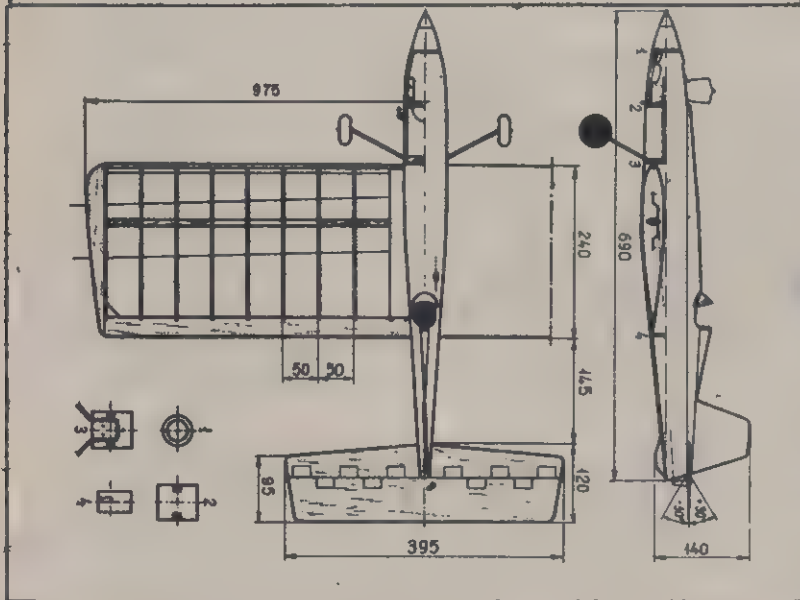
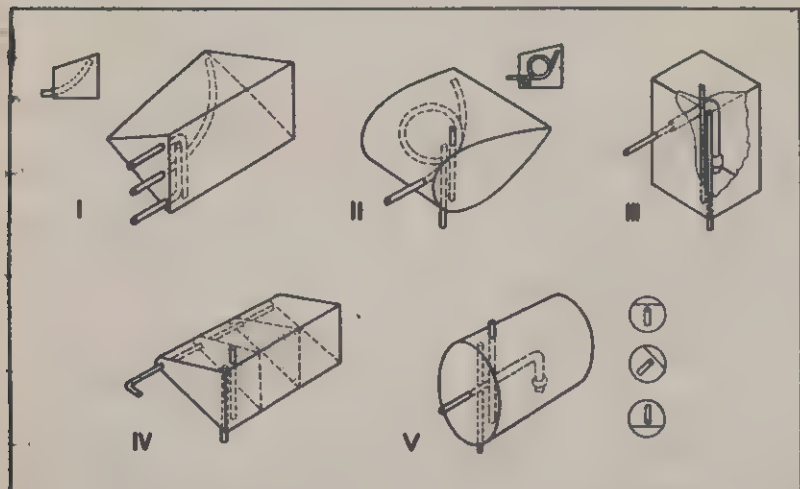
II — zbiornik „Saftig” odznacza się charakterystycznym zawinięciem (o 360°) przewodu zasilającego we wnętrzu zbiornika. Ma to na celu jak najdłuższe zatrzymanie paliwa w przewodzie przy wystąpieniu nagłych przyspieszeń.

III — zbiornik „De Bolt” posiada ruchomy wewnętrzny przewód zasilający, obciążony na końcu. Niezależnie więc od położenia płatuwa przewód zawsze za nurzony jest w paliwie.

IV — zbiornik typu „Babcoc” posiada blaszane perforowane przegrody, które zmniejszają ruch paliwa. Przewód zasilający przebiega przy krawędzi wewnętrznej zbiornika.

V — zbiornik „Em Dee”, w kształcie wałka z ruchomym obciążonym przewodem działającym podobnie jak w zbiorniku III. Schemat działania obrazują rysunki podane obok tego zbiornika.

(Wg R. Warringa „Stunt control-line flying”).



Model akrobacyjny J. Saftiga (USA), twórcy szeregu udanych profili modelarskich. Silnik od 2,5 do 5 cm³. Model ten startował w licznych zawodach krajowych, zdobywając 50-krotnie 1 miejsce.

Do wszystkich modelarzy lotniczych

Korzystając z łamów „Skrzydlatej Polski”, chcemy przeprosić tych wszystkich modelarzy, którzy nadesłali do nas zamówienia na silniki modelarskie typu PK-1 (2,47 cm³), i do chwili obecnej silników nie otrzymali. Przyczyna nie dostarczenia silników do zamawiających tkwiła w tym, że produkcja ich w pierwszej fazie nie mogła zaspokoić dużej ilości zamówień, które do nas wpływały.

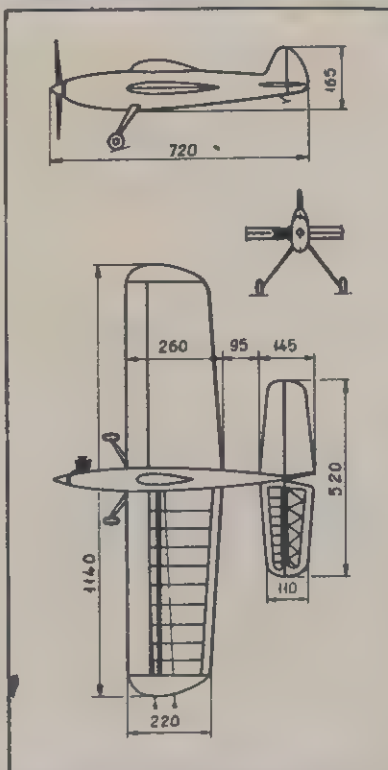
Obecnie przesłaliśmy na produkcję wieloseryjną i jesteśmy w stanie zrealizować zamówienia na bieżąco.

Wyjaśniamy równocześnie, że wszelkie zamówienia należy kierować na adres: „Rada Aeroklubu Robotniczego LP2 Mielec — Cyranka MMR. Wraz z zamówieniem należy przesać należność pieniężną na konto Rady Aeroklubu 34-9-20 PKO — Mielec. Cena silnika — 266 zł. Kopie przelewu należy przesać do Rady Aeroklubu, po otrzymaniu której silniki zostaną wysłane. Nadmieniamy, że zbiorników paliwowych i śmigieł nie produkujemy z tego względu, że ich rodzaje mogą być różne w zależności od konstruowanego modelu.

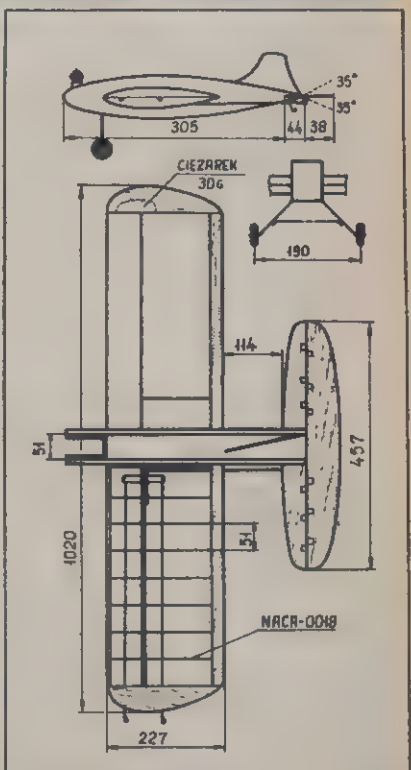
Prosimy równocześnie wszystkich modelarzy o wypowiedzenie się jakby chcieli otrzymywać silniki modelarskie w roku 1957. Należy podać pojemność cylindra i charakterystykę silnika. Większa ilość zgłoszonych wypowiedzi zostanie wzięta pod uwagę i przystąpimy do produkcji wytypowanych silników.

Nadmieniamy, że konstruktorem silników PK-1, jak i tych, które w przyszłym roku ukażą się w sprzedaży, jest Stanisław Górski.

RADA AEROKLUBU



Model W. Bredszajdera (Łódź) „Ania-7” brał udział w I Mistrzostwach Polski Modeli Latających we Wrocławiu w roku bieżącym oraz w Zawodach Ogólnopolskich Modeli na uwięzi o „Puchar Bałtyku” w Szczecinie. Silnik 3,5 cm³ WB-35, konstr. W. Bredszajdera.



Model akrobacyjny konstr. B. Netzbanda (USA). Silnik od 3,5 do 5 cm³.

MAŁE LOTNICTWO ZA GRANICĄ

W Jugosławii znajduje się obecnie w produkcji seryjnej silnik „Aero”, budowany w dwóch wersjach (1,5 i 2,5 cm³). Konstruktor silnika jest inż. R. Miloradowicz z Instytutu Małego Lotnictwa w Belgradzie. Dotychczas wykonano ponad 1000 sztuk silników „Aero”.

Dwa nowe silniki typu Super-Tigre dla modeli na uwięzi wyprodukowano we Włoszech. Są to silniki 1,5 i 2,5 cm³ na łożyskach kulkowych. Silnik 2,5 cm³ posiada świecę żarową.

Niedawno zmarł prof. F. W. Schmitz, wybitny naukowiec-aerodynamik niemiecki, którego badania w dziedzinie małych prędkości (i małego lotnictwa) znane były i uznane na całym świecie. Schmitz był pierwszym, który zbadał kilka profili modelarskich, podając ich pełne charakterystyki aerodynamiczne. Był on również inicjatorem obliczania osiągow modeli w locie. Jak można sądzić z wypowiedzi prasy zagranicznej, następcą prac Schmitza ma być Max Hacklinger, znany sawodnik z NRF, który ostatnio współpracował ze zmarłym uczynem.

Izraelscy modelarze przygotowują się do tegorocznych mistrzostw świata modeli szybowców bardzo intensywnie. Pierwsze eliminacje rozegrano już w grudniu ubiegłego roku (II). Kierownikiem ekipy jest N. Kadmon, kierownik sekcji modelarskiej przy Aeroklubie Izraela w Tel Aviv, znany z szeregu udanych konstrukcji modeli szybowców. Jeśli chodzi o modele silnikowe, to Izraelczycy zakupili w NRF 85 silników typu Webra, które rozdzielił pośród najlepszych modelarzy, legitymujących się dobrymi wynikami sportowymi. Silniki przy tym są własnością aeroklubu narodowego, a każdy użytkownik wpłacić musiał kaucję ośmioldarowej wartości. Jeśli po pewnym okresie czasu modelarz nie uszkodził silnika i osiąga dobre wyniki w swej

pracy, silnik przechodzi na własność użytkownika i kaucja zostaje mu zwrócona. Sposób, zdaje się, dobry i godny naśladowania również u nas, bo coraz więcej jest nowych silników, a warto, by użytkownicy troszczyli się o nie jak najbardziej.

W tegorocznych mistrzostwach świata modeli silnikowych w Cranfield po raz pierwszy nie brali udziału zawodnicy francuscy. Prasa francuska zapytuje przy okazji tzw. czynnik odpowiedzialny czy nieobecność ta ma oznaczać zmierzch wyczynu sportowego Francuzów.

Tegoroczne zawody ogólnokrajowe w Indonezji, grupujące modelarzy z Bandungu, Dżakarty, Solo, Surabaja, Malangu, Semarangu i Medanu, wykazały wzrost wyczynu w poszczególnych kategoriach. W kat. modeli silnikowych osiągnięto trzykrotnie maksimum, a w kat. modeli szybowców uzyskano najlepszy wynik 13° 56' w 5 lotach.

Modelarze amerykańscy do celonu przeznaczanego do pokrywania modeli dodają nieco oleju, a to w celu zwiększenia elastyczności wamstwy lakieru. Na 1/2 kg celonu max. 10 kropli oleju silnikowego — czystego.

Tegoroczne zawody modeli wodnosamolotów rozegrane w Monako przyniosły zwycięstwo Francuzowi Blumowi w kat. gumówek i Jugosławiowi Cedimirowi w kat. z silnikiem mechanicznym.

Japońskie krajowe rekordy w kat. szybkich modeli na uwięzi przedstawiają się następująco: 2,5 cm³ — 143 km/h, 5 cm³ — 205 km/h, 10 cm³ — 217 km/h. Wszystkie rekordy ustanowiono modelami zaopatrzonymi w silniki produkcji USA. W komentarzu można dodać jedynie to, że w USA chętnie startują z silnikami produkcji japońskiej.

ROZWAŻANIA PO SAINT YAN

Doświadczeń z organizacji zawodów we Francji jest sporo. Wymienie niektóre, traktując je raczej jako ciekawostki, inne nadają się do dyskusji w wąskim kręgu zainteresowanych fachowców.

1. Pomysł z oznaczeniem na mapie pineskami (z numerami konkursowymi zawodników) miejsc lądowania poszczególnych szybowców na trasie w czasie rozgrywania konkurencji, należy zastanowić na mistrzostwach u nas. Koszt niewielki, a pożytku dużo — dla kierownictwa i publiczności. Pozwala to lepiej uzmysławiać widzowi na lotnisku przebieg konkurencji.

2. Można i należy brać przykład z niektórych wydawnictw okolicznościowych (szczegółowy informator na kredowym papierze, lista zawodników z numerami konkursowymi i odpowiednio pustymi rubrykami do wpisywania wyników każdej konkurencji itp.).

3. Dobrze pomyślane metalowe znaczki mistrzostw (które służą równocześnie jako pamiątka zawodów), zastępujące praktycznie opaski, jakie stosuje się obecnie na zawodach u nas. Część kolorowa znaczka zmienia barwę dla zawodników i kierowników ekip, różnych funkcji i grup osób zaangażowanych w obsługę, np. kolor zielony *) z numerem konkursowym każdego pilota na znaczku tylko dla zawodników, kolor niebieski z oznaczeniem liter „KE” tylko dla kierowników ekip, kolor żółty dla komisji sportowej, czerwony dla kierownictwa, czarny dla dziennikarzy z napisem „PRASA”, żółty dla pomocników pilotów z oznaczonym numerem konkursowym zawodnika, inne kolory dla pilotów holujących, kierowników technicznych ekip, służby administra-

cynno-gospodarczej itp. Znaczki takie noszone przez uczestników mistrzostw od otwarcia aż do zakończenia zawodów orientują doskonale z kim ma się do czynienia. Oczywiście trzeba zadbać o to, aby z tego sprawy, że wykonanie tego rodzaju znaczków jest bardziej skomplikowane i kosztowne. Jest w tym jednak sporo oryginalności.

Nie ulega wątpliwości, że Aeroklub Francji organizując mistrzostwa miał przed sobą trudne zadanie. Tegoroczne zawody w St. Yan przekroczyły bowiem pod każdym względem (patrz zestawienie przeprowadzone dotychczas tego typu imprezy. Wyrazem tego były chociażby ograniczenia (zmniejszenie w wyniku nadesłanych zgłoszeń ilości zawodników z czterech do trzech), które zmuszeni byli przedstawić organizatorzy, gdyż pomimo dobrego terenu zawodów w sensie latania baza kwaterekowo-gospodarcza lotniska okazała się jednak za szczytła na przyjęcie większej ilości uczestników. Wychodząc więc chociażby z tego założenia trzeba uznać, że na ogół, w warunkach jakie zastałmy, organizacja mistrzostw mogła zadowolić tych wszystkich (tzn. przede wszystkim) starych uczestników poprzednich mistrzostw, którzy byli świadkami jeszcze gorszych zaniedbań w poprzednich latach. Nas jednak ta francuska organizacja zadowolić nie mogła, zwłaszcza jeżeli wspomnieliśmy sobie Międzynarodowe Zawody z 1951 r. w Lesznie.

Czy my w Polsce jesteśmy wobec tego w stanie zorganizować Szybowcowe Mistrzostwa Świata? Uważam, że tak. Mamy ku temu wszelkie warunki.

Nieco statystyki, porównań i analizy

W ciągu 15 dni trwania mistrzostw rozegrano ogółem 8 konkurencji, z których jedna nie została zaliczona. Przeciętnie rozgrywano więc konkurencję co drugi dzień (a ściślej co 1,875 dnia). Wynika z tego, że tempo zawodów w Saint Yan było bardzo szybkie, a niektórzy uczestnicy imprezy uważali je za mordercze. Tak było też w Istocie. Przeciętnie jeden dzień przerwy pomiędzy jedną a drugą konkurencją był raczej teoretyczny, gdyż w większości czas ten poświęcony był ściganiu z przelotów. Trzeba też uznać, biorąc zwłaszcza pod uwagę trudne warunki meteorologiczne podczas rozgrywania konkurencji, że poziom tegorocznych, VI z kolei, Szybowcowych Mistrzostw Świata we Francji był dobry i pod każdym względem najlepszy z dotychczas rozegranych. Mówi o tym wyraźnie podane w tabeli zestawienie porównawcze.

Ogółem samoloty holujące (20 „Stampów”) wykonały na zawodach 1 000 startów. Na szybowcach wylatano w tym czasie 3 000 godzin oraz odbyło 500 lądowań w terenie. Wszystkie szybowce przeleciały na mistrzostwach 48 276,800 km. Ustanowiono ogółem w Saint Yan 9 rekordów narodowych. I tak:

W czasie lotów treningowych

— Kanady (pil. Ames) — długotrwałość lotu (8,5 h)

— Afryki Płd. (pil. Domisse) — przelot po trójkącie

*) Fragmenty kolorowe znaczków podaje nie obowiązuje, tylko dla zobrazowania istoty rzeczy. Czytelnikowi, gdyż nie pamiętam już dobrze poszczególnych barw znaczków z St. Yan.

ZESTAWIENIE PORÓWNAWCZE SZYBOWCOWYCH MISTRZOSTW ŚWIATA

	1937 r. Wasserkuppe (Niemcy)	1948 r. Samadani (Szwajcaria)	1950 r. Qarebro (Szwecja)	1952 r. Madryt (Hiszpania)	1954 r. Camp Hill (Anglia)	1956 r. St. Yan (Francja)
Ilość biorących udział państw	6	7	11	19	19	25
Ilość startujących pilotów-zawodników	33 ¹⁾	23	29	55	43	58
Ilość rozegranych konkurencji	28	7	6	5	4	7
Ilość startujących szybowców		23	29	55	43	58
Ilość reprezentowanych typów szybowców			11	16	26	35
Najlepsza osiągnięta odległość w przelocie otwartym			326km	300km	170km	431km
Największa osiągnięta wysokość	3295m	6 000m	3 030m	7 500m	1 700m	8 000m
Ilość km przebytych przez transport samochodowy przy ściganiu szybowców		26 000 km	90 090 km			60 000 km

UWAGA: Dane w nawiasach podają ilości szybowców jednomiejscowych (pierwsza liczba) i dwumiejscowych.

*) razem z pasażerami-pilotami (wg. biuletynu francuskiego)

— Hollan (CSR), pilot bez obrażeń, szybowiec „Demant” uszkodzony

— Nowotarski - Saudauer (Polska), załoga bez obrażeń, szybowiec „Bocian Z” poważnie uszkodzony

— Ivans (USA), pilot ciężko ranny, szybowiec „Olimpia IV” rozbity.

Oprócz tego zanotowano w czasie trwania mistrzostw kilkanaście złych podbiegów sprzętu.

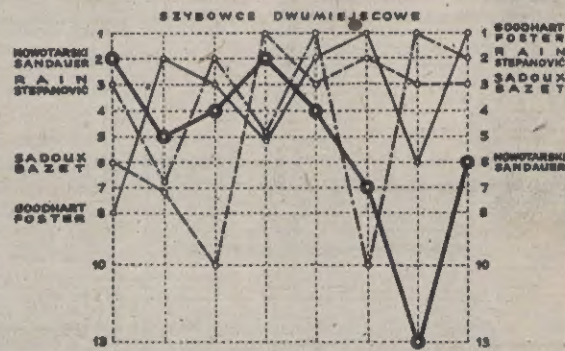
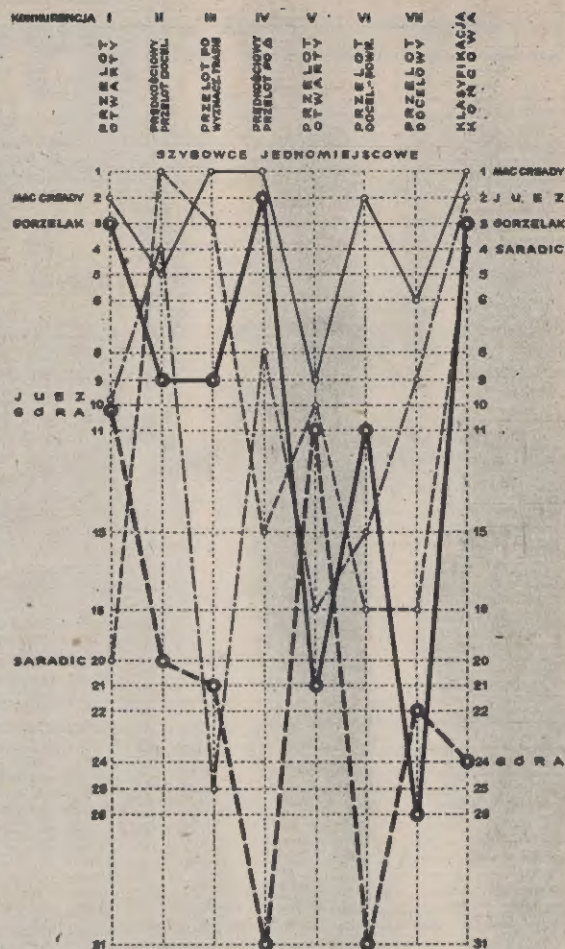
Maksymalna ilość punktów do zdobycia wynosiła 5 600 (7 x 800). Zwycięzca Amerykanin Mac Cready zdobył ich 4 891. Zawodnik ten był klasą dla siebie i wyraźnie oddzielił się w punktacji ogólnej od pozostałych pilotów różniąc aż 1 085 punktów. Latał on we wszystkich konkurencjach (patrz wykres) najbardziej regularnie, a najgorszą jego pozycją było 9 miejsce w piątej konkurencji (przelot otwarty po raz drugi). Pokazał on na mistrzostwach wysoką klasę latania wyczynowego, łącząc umiejętnie technikę pilotażu z wielką wiedzą meteorologiczną. Pilota tego, który posiada doświadczenie z poprzednich mistrzostw, cechowało wyjątkowe wprost opanowanie nerwowe i dobra kondycja.

Drugą grupę zawodników o wyrównanej klasie reprezentują Juez, Gorzelak, Saradic i Ivans. Tu czwórka walczyła zacięcie przez cały czas zawodów o drugie miejsce, wymieniacząc między sobą stale, aż do ostatniej konkurencji, miejsca w ogólnej punktacji.

Obronną ręką wyszedł z tej rywalizacji Hiszpan Juez, należący do pilotów, którzy legitymują się dużym doświadczeniem zawodniczym (mistrz świata w dwumiejscówkach z roku 1952). W pierwszej fazie zawodów, trzymając się czołówek, latał jednak dość niezdecydowanie. Pod koniec poprawił się wyraźnie, wykazując bardzo dobrą kondycję. Od Gorzelaka jest lepszy o 230 punktów.

Decyzja o wstawieniu do ekipy polskiej Gorzelaka była jak najbardziej słuszną i trafną. Wrocławianin miał dużo zacięcia sportowego, znajdował się w dobrej formie i kondycji, aczkolwiek w końcowej fazie zawodów (ostatnie konkurencje) był porządnie wyczerpany nerwowo, czemu się zresztą nie należy wcale dziwić. Zrobił i tak wszystko co mógł w tych warunkach. Sukces jego na mistrzostwach jest bezsporny i tym bardziej cenny, że startował w nich bez specjalnego przygotowania na obozach, a jedynym treningiem były dla niego jeleniogórskie mistrzostwa. Startując pierwszy raz na tego rodzaju zawodach i do tego bez radia, potrafił wyraźnie zdystansować całą plejadę świetnych zawodników zagranicznych, którzy mają przecież na swym koncie niemałe osiągnięcia i znacznie więcej rutyny zawodniczej niż Polak. Od następnego z kolei Saradica dzieli go różnica 141 punktów.

Jugosłowianin Saradic i Amerykanin Ivans byli przez cały czas groźnymi przeciwnikami, chociaż — podobnie jak Gorzelak — startowali w mistrzostwach po raz pierwszy. Obaj dysponowali jednak lepszymi warunkami technicznymi. Ten pierwszy ma 146 punktów przewagi, a drugi 147.



W kategorii szybowców jednomiejscowych pierwsza czternastka pilotów uzyskała połowę (2 800) ilości punktów maksymalnych. Znajdujemy w tej grupie, obok wymienionych, m. in. znane i podstarzałe już gwiazdy szybownictwa światowego jak Hanna Reitsch, Wills i Person. Trzeba podziwiać mimo wszystko upór i wolę walki o palmę pierwszeństwa u tych pilotów, a nade wszystko lotniczą młodość i pasję z jaką traktują swoje latanie sportowe i start w tak poważnej imprezie. Ich doświadczenie i klasa latania nie mogą budzić zastrzeżeń. Są oni jeszcze w dalszym ciągu poważnymi konkurentami, o czym świadcza zajęte miejsca na tegorocznych mistrzostwach.

Te ostatnie zdania można zresztą z całym powodzeniem odnieść do naszego drugiego reprezentanta w jednomiejscówkach — Tadeusza Góry. Zajęcie przez niego 24 miejsca na ogólną ilość 45 zawodników stawia go w rzędzie średniej grupy wyczynowców światowych i rezultatu tego nie musimy się wcale wstydić. Przeciwnie, trzeba podkreślić, że latał on w swojej grupie

MIEJSCA POLAKÓW

W poszczególnych konkurencjach i w punktacji ogólnej po każdej konkurencji na mistrzostwach w Saint Yan

Konkurencja	I	II	III	IV	V	VI	VII
Zawodnicy i szybowiec	W	W	PO	W	PO	W	PO
Marian Gorzelak (Jaskółka-Z)	3	9	7	9	6	2	2
Tadeusz Góra (Jaskółka-Z)	10	20	14	21	18	31	24
Nowotarski-Sandauer (Bocian-Z)	2	5	4	4	4	2	4

Fozpiętość miejsc

(W nawiasach rozpiętość w punktacji ogólnej po poszczególnych konkurencjach)

Gorzelak od 2 do 26 (2—7)
Góra od 10 do 31 (14—26)
Nowotarski od 2 do 7 (2—6)

WRZESIEŃ 1939

ADAM KUROWSKI

9.

dość regularnie, ale słabe wyniki w IV i VI konkurencji zepchnęły go poza dwudziestkę w klasyfikacji ogólnej. Góra latał w Saint Yan oczywiście ostrożnie, a przy tym kondycyjnie usteępował Gorzelakowi.

Niespodzianką mistrzostw był niewątpliwie, obok naszego Mariana, 21-letni — najmłodszy uczestnik zawodów — Holender Toutenhoofd, który w ogólnej punktacji uplasował się na 15 miejscu i zadziwił swym zwycięstwem w piątej konkurencji — drugim przelocie otwartym. Jest to wielce obiecujący pilot, o dużych — jak mi się wydaje — możliwościach, zwłaszcza, że karierę szybowcową rozpoczął dopiero cztery lata temu.

W ocenie mistrzostw muszą zdumiewać słabe wyniki samych gospodarzy — Francuzów, którzy na własnym terenie wypadli niezwykle słabo, wyliczając w pewnym sensie dwumiejscówkę. Jakże są tego przyczyny? Można oczywiście nad nimi dyskutować. Jedno nie ulega jednak wątpliwości, że słabość ta zaczęła się jeszcze na zeszłorocznych międzynarodowych mistrzostwach Francji, na których to — wbrew powszechnej opinii — Niemiec Frowein dał w pewnym sensie lekcję pogodową poprzedniemu mistrzowi świata — Pierre. Baczemu obserwatorowi na obecnych zawodach nie uszło zapewne uwagi pewne rozdzielenie pomiędzy kierownictwem zawodów a samymi zawodnikami francuskimi, którzy byli dość często niezadowoleni z decyzji przeprowadzania tych czy innych konkurencji w tak słabych warunkach, w jakich decydowano się je rozegrać. Jak można było poza tym zauważyć, piloci francuscy, a zwłaszcza Pierre i Lacheny, byli wyraźnie nie w formie, latali bardzo ostrożnie, niemniej jednak posiadali dużą dozę pewności siebie, a co za tym idzie niedoceniania przeciwników. Odnosiłem wrażenie, że Pierre jest mocno przereklamowany, w stosunku do klasy jaką rzeczywiście reprezentuje. Dla całego przebiegu zawodów jest niezwykle charakterystyczne, że w kategorii szybowców jednomiejscowych ani jeden Francuz nie uplasował się nigdy w pierwszej dziesiątce poszczególnych konkurencji.

Ogólnie charakteryzując mistrzostwa trzeba stwierdzić, że większość konkurencji posiadała charakter wybitnie szcześciarski. Stąd też nie dziwno, że prawie każdy pilot — nawet najlepszy — miał przynajmniej jedną konkurencję pechową, zajmując w klasyfikacji dalsze lub dalekie miejsce.

W kategorii szybowców dwumiejscowych wyodrębniły się cztery grupy załóg. Do pierwszej trzeba zaliczyć Anglików, Jugosłowian i Polaków. Ta trójka, reprezentująca najwyższy poziom, przez wszystkie konkurencje toczyła pomiędzy sobą ze zmiennym szczęściem walkę o miejsca 1—3. Pomimo, że team Nowotarski — Sandauer uplasował się w klasyfikacji końcowej na 6 miejscu, to jednak trzeba podkreślić, że gdyby nie uszkodzenie szybowca w przedostatniej konkurencji, znalazłby się on z pewnością na 2—3 miejscu. Para ta, dobra na w ostatniej chwili bardzo szczęśliwie, stanowiła naszą mocną pozycję na mistrzostwach, skutecznie rywalizując z najbardziej renomowanymi załogami jakimi byli dwumiejscówki angielska i jugosłowiańska. Wystarczy popatrzyć na tabelkę przedstawiającą poszczególne miejsca we wszystkich konkurencjach, aby stwierdzić, że nasza załoga przez cały czas zawodów latała bardzo równo, co gwarantowało jej ciągły sukces. Pragnę tu stwierdzić, że dwumiejscówka Nowotarski — Sandauer spisała się w Saint Yan, abstrahując w tej chwili od końcowego rezultatu mistrzostw, nie gorzej od Gorzelaka. Co prawda Nowotarskiego i Sandauera dzieli w klasyfikacji ostatecznej od zwycięzców przeszło 1200 punktów, niemniej jednak, nawet nie startując w ostatniej konkurencji, mają oni na swym 6 miejscu wyraźną przewagę punktową nad następną załogą o przeszło 1000 punktów.

Druga grupa w tej kategorii stanowią Amerykanie, Argentyni i Francuzi. Ci ostatni przede wszystkim dzięki pechowi polskiemu „wyskoczyli” na piąte miejsce. Turcy, Hiszpanie i Niemcy stanowili grupę trzecią. Finowie, Włosi, Czechosłowacy i Austriacy usteępowali wyraźnie czołówce. Przykro było nam szczególnie patrzeć na „męki” naszych południowych sąsiadów, którzy na ciężkim „Bianiku”, choć elegancko wyposażonym i komfortowo urządzonego, nie mogli zrobić w słabych warunkach, charakterystycznych dla okresu mistrzostw. Czechosłowacy mieli wyraźnego pecha i nie potrafili — moim zdaniem — wyciągnąć właściwych dla uczestnictwa w zeszłorocznych międzynarodowych mistrzostwach Francji.

Natarcie generała Knoll-Kownackiego rozpoczęło się dnia 9 września w południe. Niemcy nie byli całkowicie zaskoczeni. Widzieli ruchy naszych wojsk, które częściowo odbywały się w dzień. Poza tym, jak wiadomo, już wcześniej przewidywali konieczność osłonięcia się z tego kierunku. Zadanie to wykonywała 6 armia, skoncentrowana początkowo w rejonie Milice — Oleśnica. Teraz dywizję tej armii wchodziły stopniowo w walkę z grupą operacyjną Knoll-Kownackiego. Tym niemniej grupa ta posuwała się na południe, zadając Niemcom duże straty i miała poważne sukcesy w dniach 10, 11 i 12 września, wysuwając się po zajęciu Ozorkowa na Zgierz i Stryków. 11 września rozpoczęła natarcie także grupa generała Bortnowskiego z podstaw wyjściowych Sobota — Łowicz (na razie dwoma dywizjami). Napotkała jednak na silne przeciwnatarcie.

A tymczasem warunki pracy lotnictwa armii stawały się coraz trudniejsze. Niemcy rzucili przeciwko niej nie tylko wojska naziemne, ale także i lotnictwo. Coraz częstsze są naloty bombowców „Heinkel-111” i „Ju 88”. Pojawiają się także nerkowce. Dobrze przynajmniej, że bomby 50 kg, których używało lotnictwo hitlerowskie, były mało skuteczne, a około 30—50% to niewypały.

Nasze samoloty, w ciężkich warunkach ciągłych ataków myśliwców i silnego ognia artylerii przeciwlotniczej, zaczynały się „wykruszać”. Nie mamy żadnego zaplecza, żadnego uzupełnienia sprzętu. Maszyny powracające z zadań są straszliwie podziurawione; nieraz w niewytłumaczony tylko sposób dociegają do lotnisk, ale nie są zdolne do dalszego lotu. Nie można nawet odstawić samolotu do wysuniętego parku ruchomego w Kutnie. Zmiana silników na lotnisku bojowym jest niemożliwa ze względu na maskowanie i brak czasu.

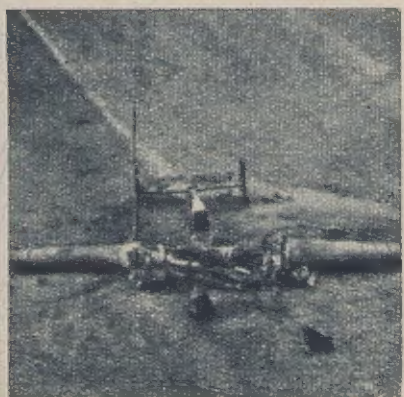
Załóg, na szczęście, ginie stosunkowo mało. Największe straty ma 34 eskadra rozpoznawcza — dwie pełne załogi i dwóch ludzi z trzeciej; dywizjon myśliwski traci tylko dwóch pilotów zabitych i paru rannych; z eskadry 33 nie powróciła z lotu jedna załoga. Pluton łącznikowy traci również jedną załogę. Niemcy stosują bestialskie metody walki, ostrzeliwują również tych lotników, którzy usiłują ratować się na spadochronie. W ten sposób ginie por. obs. Górecki, który wyskoczył z pionącego „Karasia” w pobliżu swego lotniska i został zaatakowany przez dwa „Me 109”. Obruszyło to nas do głębi.

W sumie można stwierdzić, że straty w ludziach w naszych jednostkach były małe. Sprzęt natomiast topniał b. szybko. W dniu 12 września wieczorem eskadra 34 posiadała już tylko 3 samoloty zdolne do lotu: dywizjon myśliwski — 10 samolotów, eskadra „Czapli” — 3 samoloty, eskadra „R XIII” — 4 samoloty.

W związku z reorganizacją armii 36 eskadra obserwacyjna odeszła do dyspozycji grupy Tokarszewskiego. Grupa Bortnowskiego posiadała resztki swoich dwóch eskadr obserwacyjnych 43 i 46 („R XIII”), pozostających pod dowództwem kapitana pilota Ripsona. Grupę Knoll-Kownackiego obsługujemy centralnie.

Coraz częściej stosujemy system jednego lotniska dla jednostek armii, na którym przevažnie i ja „urzęduję”.

Dnia 10.IX. Dowódca Lotnictwa Naczelnego Wodza wydaje rozkaz organizacji obrony polską obronę przeciwlotniczą hitlerowski samolot dalekiego rozpoznania Dornier Do-17, załoga uciekająca, podpalita maszyną.



nizacyjni, mający niejako podsumować wszystkie dotychczasowe zmiany przydziałów jednostek lotnictwa. Bardzo wcześnie, bo już dnia 3.IX na tym najwyższym szczeblu zaznacza się tendencja do wycofywania jednostek lotniczych na zachód. Dotyczy to eskadr rozpoznawczych („Karasia”) i dywizjonów myśliwskich oddanych pierwotnie armiom. Wojskom walczącym pozostało tylko eskadry obserwacyjne („R XIII” i „Czapla”), i tak wycofanie tych jednostek nastąpiło:

z armii „Kraków” — 3.IX.
z armii „Łódź” — 6.IX.
z armii „Pomorze” — 7.IX.
z armii „Modlin” — 10.IX.
z grupy operacyjnej „Narew” — 10.IX.

Podobna propozycja spotkała także i generała Kutrzebę (zdaje się dnia 9.IX), który jednak kategorycznie się sprzeciwił. Dzięki temu lotnictwo armii pracowało aż do dnia 17.IX, kiedy to ob-

Kilkakrotnie stosujemy „wymiatanie” bombowców, co jednak znacznie zużywa siły naszego dywizjonu „P 11”. Coraz częściej składają nam wizytę „Messerschmitty”. Wyraźnie nie tylko interesują się powietrzem, ale także szukają lotnisk. W dniu 11.IX dochodzi do ciekawej walki powietrznej, jaką przedtem oglądałem tylko na ekranie. Stał się my wtedy całym lotnictwem armii na lotnisku pod Luboniem Wlkp. (na płu. od Krośniewic). Był to olbrzymi teren z jednej strony przytarty lasem, gdzie stały dobrze zamaskowane maszyny.

Około godziny 18 nadleciał klucz pięciu „Me 109”. Przyszedł na wysokość 500 metrów i zaczął kręcić nad lotniskiem przepisaną „karuzelę”. Było jasne, że lotnisko jest rozpoznane. Klucz alarmowy trzech „P 11”, wystartował natychmiast. Za nim kolejno szły w powietrze inne maszyny. Samoloty wypryskiwały na pełnym gazie wprost spo-



Samolot myśliwski PZL P-11 na jednym z lotnisk wojskowych. Tak oto w całej swej krasie wyglądała słynna P-jedenastka.

zar armii tak się skurczył, że nie było na nim ani jednego lotniska.

Odsyłaliśmy tylko sprzęt niezbędny już do użytku i załogi, które pozostały bez samolotów. Największy tego rodzaju transport kilku samochodów ciężarowych odjechał spod Krośniewic 9.IX i dotarł do Warszawy. Później droga do stolicy była już zamknięta.

Do trosk własnych przybyły największe troski: o Warszawę, o łódz wojny, o Ojczyznę. Dochodziły nas głuche wieści o zajęciu Rawy Mazowieckiej, Grójecka, Piaseczna. Niemcy sami podawali przez radio te wiadomości w języku polskim, uprzedzali fakty, aby zmylić opinię publiczną, szerzyć panikę.

Kwaterowaliśmy wtedy w dworcu obok lotniska, gdzie był silny radiolodbiornik. Łapaliśmy każdą najmniejszą wiadomość o naszej stolicy, pamiętne odczyty pułkownika Umiastowskiego, które jednych zachwyciły, a innych oburzały. Wreszcie któregoś wieczoru blisko północy (9 lub 10.IX) usłyszelismy przerażające słowa: „Halo! Halo! Tu stacja Raszyn, po raz pierwszy po zajęciu przez Niemców... i dalej komunikat o ich sukcesach. Nie wierzyliśmy temu — to musiało być mistyfikacja, ale znikąd nie mogliśmy otrzymać potwierdzenia swoich domysłów. Warszawa milczała jak grób.

Dziwrowaliśmy kolejno przy radiolodbiorniku przez całą noc w nadziei, że Warszawa, która niewątpliwie wypadała z eteru ten komunikat, zdemontuje go nie czekając na zwykłe godziny audycji. Przecież była wojna, ludzie w terenie byli odcięci od świata, rozproszeni, zdezorientowani, łaknęli wieści o walczącej ojczyźnie.

Ale radio warszawskie było na to obojętne. Demonstrowało na cały świat „angielską flegmę”. Gdy z rana udało nam się po raz pierwszy złapać sygnały na falę Warszawy i usłyszelismy znajomy głos spikera, który obojętnym tonem zapowiadał: „Halo! Tu Warszawa I. Nadajemy pogadankę pt. „Jak hodować pszczoły w Polsce”!

A tymczasem pierwsza faza bitwy kutnowskiej toczyła się dalej. Dywizjon myśliwski odnosił dalsze sukcesy, choć mniejsze niż w dniach 1—7.IX. Klucze hitlerowskich bombowców nie przelatywały już teraz obojętnie nad naszym terenem. Nękały bez przerwy przemarsze naszych wojsk, które szybko przyswoiły sobie nową taktykę: piechota szła po prostu polami, w zupełnie luznych ugrupowaniach. Z dróg korzystały tylko tabory i artyleria.

między drzew. Ogółem wystartowało siedem „P 11”. Tyle było gotowych w tej chwili do lotu.

Niemcy przyjęli walkę. Nasz chłopcy spisywali się dzielnie, atakując po ilniskach wewnętrznych. „P 11”, posiadając mniejszą prędkość, były o wiele zwinniejsze, ale nie mogły wyjść z walki kiedy chciały. Hitlerowcy mieli przewagę uzbrojenia. Raz po raz odzywały się ich działka. Walka rozpadła się na mniejsze grupki i przesuwiała się w górę. „P 11” uwały się jak piskorze, stosując wszechstronne sposoby ataków i umiejętnie uchodząc z linii ognia przeciwnika.

Wreszcie zobaczyliśmy piorun dy mu ciagnący się za walącym się w dół „Messerschmittem” i ogarnął nas entuzjazm. Po chwili drugi „Me 109” mocno dymiąc szybko zniżył się w kierunku frontu. Później dowiedzieliśmy się, że rozbił się w pobliżu jednej z baterii na linii walki.

Naszym chłopcom kończyła się amunicja. Zaczęli ładować. Pozostałe „M 109” znikły gdzieś za lasem. W powietrzu było pusto. Po chwili zorientowaliśmy się, że dwa nasze samoloty nie wróciły. Jeden z nich widziano, gdy zniżył się w kierunku lotniska zapasowego w Ostrowach. Natychmiast wysłano samochód. Okazało się, że pilot ładował tam ze straszonym przez pocisk działka podwoziem i tylko potłukił się dotkliwie. Samolot, oczywiście, nie nadawał się więcej do użytku.

Brakowało jedynie kapitana pilota Jastrzębskiego. Gdy nastał zmrok, oparowały nas ponure myśli i niewiele pozostało nadziei, aby go jeszcze urzucił. Nagle przed północą zajeżdżał jakiś samochód i do pokoju wszedł kapitan Jastrzębski. Okazało się, że w chwili, gdy wystrzelał całą amunicję, został zaatakowany przez dwa „Messerschmitty”, które w końcu uszkodziły silnik jego samolotu. Wyskoczył na spadochronie, ale tu spotkała go niesamowita przygoda. Został zaatakowany przez tłum chłopów z widłami i łopatami, który wziął go za Niemca. Nie pomogło, że mówił po polsku i tłumaczył całe zajście. Z opresji wywabiał go jakiś kapitan piechoty i odwiózł do sztabu dywizji. Ale i tam przetrzymano go parę godzin... bo nie miał przy sobie żadnych dokumentów, stwierdzających tożsamość jego osoby.

Bitwa powietrzna nad Luboniem Wlkp. skończyła się remisowo 2:2, przy czym obaj polscy piloci uratowali się. (cdn)

Z tej mąki chleba nie będzie

Droży Czytelnicy „Skrzydlatej”!
Właściwie list mój początkowo zamie-
rzałem zaadresować do Redakcji „Skrzy-
dlatej”, ale po przeczytaniu korespon-
dencji kol. Andrzeja Macko zamiesz-
czanej w nr 30 „Skrzydlatej” zmieniłem
zamiar. A dlaczego — o tym niżej.

Na początek małe wyjaśnienie dla
tych, którzy nie czytali tej korespon-
dencji. Mianowicie autor jej poruszył
sprawę, która mnie osobliście oraz całą
redakcję książek lotniczych Wydawni-
ctwa MON (a na pewno i Redakcję
transportu WK) jak najżywiej obchodzi.
„O książce lotniczej słów kilka” —
brzmiał tytuł owej korespondencji.

Otoż, jeżeli wziąć pod uwagę to co
napisał kolega Macko i przyjąć za
wskaźnik potrzeb na rynku księgar-
skim, musieliśmy zarumienić się ze
wstydu i przyznać rację autorowi. Po-
patrzmy jednak co mówił, a wła-
ściwie statystyka handlowa Centralne-
go Zarządu Księgarstwa „Dom Książ-
ki”. Statystyka ta mówi, że książek lot-
niczych właśnie tego typu jakich wyda-
nia żąda kolega Macko w swej kore-
spondencji, wyprodukowano za wiele.

Oto tytuły książek lotniczych (wraz
z ilością egzemplarzy) przeznaczonych
do przerobienia na nowy (zresztą gor-
szy) papier, gdyż „Dom Książki”, jak
stwierdza podobno księgarze, nie
znajduje na nie nabywców:

- ADAMSKI EDWARD — Technika pilota-
żu, egz. 724
ARŁAZOROW — Człowiek na skrzy-
dłach, egz. 511
BOBER STANISŁAW — Higiena lotnicza
dla szybowców, egz. 212
ELSZTEIN PAWEŁ — II stopień wyko-
szczenia w małym lotnictwie, egz. 912
ELSZTEIN PAWEŁ — Modele szybko-
ściowe, egz. 987
ELSZTEIN PAWEŁ — Od modelu do sa-
molotu, egz. 218
ELSZTEIN PAWEŁ — Oblatywanie mo-
delli latających, egz. 114
ELSZTEIN PAWEŁ — Projektowanie mo-
delli latających, egz. 217
ELSZTEIN PAWEŁ — Śmigła modeli la-
tających, egz. 219
GÓRA TADEUSZ — Pilotaż bez widocz-
ności, egz. 918
GRYGLICKI Z. — Rozwój lotnictwa, egz.
1078
HUMEN WŁODZ. — Szybownictwo,
egz. 71
WEIGL RUDOLF — Informator lotniczy,
egz. 398
JACUŃSKI JULIAN — Silniki samolotów
sportowych, egz. 113
KONIECZNY JERZY — Śmigłowce, egz.
148
KWICZAŁA — Radzieckie rekordowe
modele latające z napędem silniko-
wym, egz. 130
LJAPUNOW — Rakiet, egz. 113
MAKULA — Przeloty szybowcowe,
egz. 1451

Tu na razie kończy się pierwsza par-
tia książek lotniczych, co do których
zapadła już komisyjna decyzja — prze-
miał. W ostatniej chwili dowiedziałem
się, że komisja będzie obradowała po-
nownie, przy czym wytypowano dalsze
tytuły do przemiału. Wśród nich znaj-
duje się około 300 egzemplarzy instruk-
cji eksploatacji samolotu CSS-13, opar-
cowanej przez Rudolfa Weigla, a wspo-
mnianej również przez autora kore-
spondencji z Nr 30 „Skrzydlatej”.

Jak łatwo zorientować się, sposób
wymienionych tytułów książek niewiele
nadaje się do przemiału na skutek zde-
aktualizowania.

Zanim przejdę do wniosków końco-
wych, pozwól sobie jeszcze na małą
analizę przydatności wymienionych wy-
żej tytułów. Aby jednak nie rozwodzić
się szeroko nad poszczególnymi tytu-
łami, do tej analizy użyjemy czterech
tytułów:

- ADAMSKIEGO — Technika pilotażu
ELSZTEINA — Śmigła modeli latających
WEIGLA — Informator lotniczy
MAKULI — Przeloty szybowcowe.

Książka Adamskiego bez względu na
obowiązującą instrukcję szkolenia w pi-
lotażu nie może się zdezaktualizować,
gdyż technika pilotażu niezależnie od
metody szkolenia jest jedna.

„Śmigła modeli latających”, choć
wydane w 1952 r., zostały przetłumaczo-
ne na język bułgarski dla modelarzy
„DOSO” w 1955 r. Czyżby Bułgarzy byli
tak bardzo zacofani w rozwoju tech-
nicznym (z prasy codziennej wiemy, że

nas raczej wyprzedzają). Więc książka
chyba nie jest taka bezwartościowa.

Jedną aktualną i niewątpliwie war-
tościową książką jest „Informator lot-
niczy” inż. Rudolfa Weigla — pisze
nam kol. Macko. Zatem analiza zbytecz-
na. No, a książka pt. „Przeloty szybo-
wcowe” napisana przez rekordzistę świa-
ta w szybownictwie Makulę (1451 egz.)
czyżby była taka bezwartościowa?

Od siebie muszę jeszcze dodać, że
książka Weigla „Samolot CSS-13, In-
strukcja dla pilotów”, w roku bieżą-
cym (1956) tj. w cztery lata po wyda-
niu jej była mi bardzo pomocna przy
zdawaniu egzaminów.

Jeszcze jedna uwaga, a potem wno-
ski:

Z rozmów i akcji ankietowej prze-
prowadzonej w roku ubiegłym wśród
„braci lotniczych” w aeroklubach dowie-
działem się, że każdy widzi braki wy-
dawnicze w tematyce lotniczej. Powie-
dziano mi na przykład, że brak jest
książki Pietuchowa „Teoria lotu”. Od-
powiedziałem, że jest lepsza książka od
wymienionej, opracowana przez inż.
Władysława Nowakowskiego pt. „Pod-
stawowe wiadomości z teorii lotu”. Moi
rozmówcy byli zaskoczeni. Jak to? Jest
nowa książka z aerodynamiki, a my-
śmy o niej nie wiedzieli! Odpowiedzia-
łem: boście jej nie szukali, a dziś cho-
ciaż produkujemy dużo i czasem do
brzych książek, one same nie mogą tra-
fić do odbiorcy.

Tak dotarliśmy do wniosków. Zreasu-
muje je krótko:

- Wielu jest wśród młodzieży lotni-
czej amatorów na dobrą książkę fa-
chową, ale niewielu szuka jej w księ-
garniach „Domu Książki”.
- Wielu jest krytykujących i błądzą-
cych na stan obecny (siebie nie wy-
łączam, ja także), ale mało kupują-
cych (ja np. staram się dostać na
imieniny).
- Niewielu poszukujących wie gdzie
szukać książek lotniczych, a księga-
rzm wszystkim jedno — oni nie są
lotnikami, dla nich grunt to plan,
byle by książkę sprzedać.
- Przygody Sherlocka Holmesa czyta-
ją chętnie wszyscy. „Przeloty szy-
bowcowe” — niektórzy, głównie
kandydaci na wyczynowców. Dłatego
Sherlock nie leży w remanentach,
mimo, że wychodził w nakładzie
100.000 egz. a „Przeloty” mają
1451 egz. remanentu i grozi im
przemiał.

Czy to wszystko znaczy, że kol. Mac-
ko nie ma racji, że fachowych i popu-
larno-fachowych książek nie należy
drukować, a zamiast tego subskrybo-
wać Conan Doyle’a czy Karola May’a?
Tak źle przygotowuje się do druku lub
też drukuje nawet, ale są z tym po-
ważne trudności. Trudności te powstają
nie tylko, z winy indolentnej dystrybu-
cji i nieodpowiedniej informacji o tych
książkach, lecz także z winy odbior-
ców — z winy tych, dla których książ-
ki są opracowywane. Wobec tego, że
ten czy ów tytuł przez dwa — trzy la-
ta nie znajduje odbiorcy, „Dom Książ-
ki” nie wyraża zgody na zakup propo-
nowanych nowych tytułów, gdyż nie
chce zamrażać funduszy w mało „cho-
dliwych” książkach.

Jedna jest na to rada — kupować
książki lotnicze. Wówczas „Dom Książ-
ki” zamówi u wydawców nowe, coraz
lepsze.

ANTONI MARKOWSKI

OD REDAKCJI:

Decyzja przemiału wymienionych w
artykule tytułów słuszną jest — być
może — z punktu widzenia handlowe-
go. Natomiast z punktu widzenia zapo-
trzebowania na nie — jest wprost pa-
radoksalna. Wiemy bowiem od czytel-
ników naszego pisma, że książek te po-
szukiwane są w terenie, jednak brak
ich w księgarniach uniemożliwia za-
interesowanym nabycie.

Uważamy, że wobec takiego stanu
rzeczy Centralny Zarząd Księgarstwa
„Dom Książki” powinien przeanalizo-
wać raz jeszcze wspomnianą decyzję i
zamiast przemiału książek — stworzyć
warunki, aby trafiły one do poszuku-
jących je czytelników.

Ciekawe jest również stanowisko Cen-
tralnego Urzędu Wydawnictw w tej
sprawie, od którego — jak również od
CZK — oczekujemy szybkiej zmian-
y niesłusznej, naszym zdaniem, decyzji
oraz wyjaśnień na powyższe tematy.

Przez Rabat i Farnbo- rough do Gocławia



Kazimierz Pleniewicz

Z AISTE, dziwne koleje losu prze-
chodzą ludzie. Jak to mówią —
filozofom się nie śniło, jakie eta-
py może przeżyć w życiu człowiek
(nie oczywiście zezwasy nie prze-
czuwając, niczego się nie domyśla-
jąc). Gdy w roku 1939, po kampanii
wrześniowej, Kazimierz Pleniewicz
przedostał się do Rumunii wraz
z setkami innych żołnierzy-lotników
polskich, nie myślał ile lat przy-
dzie mu czekać, aż znów śladzie za
sterami polskiego samolotu na pol-
skim lotnisku. Lat tych mało minąć
wiele.

W chwili wybuchu wojny — miał
już bogatą lotniczą przeszłość. Oto
parę dat: rok 1935 — poblił rekord
Polski w długotrwałości lotu na
szybowcu, rok 1938 — zwyciężył
w mistrzostwach szybowcowych Pol-
ski, rok 1939 — pierwsze miejsce
w międzynarodowych zawodach szy-
bowcowych ISTUS-a we Lwowie.
Był jednym z założycieli Aeroklubu
Warszawskiego (r. 1929), faktycz-
nym krzewicielem szybownictwa w
Kieleckiem, założycielem szkół szy-
bowcowych w Polichnie i Pińczo-
wie, wreszcie od r. 1938 głównym
inspektorem szybownictwa. Niema-
ło pracy, moc entuzjazmu, samoza-
parcia w lotniczej działalności, a z
latami — coraz większa suma do-
świadczenia.

Mając 32 lata i bynajmniej nie-
ograniczoną chęć dalszego latania w
polskich barwach, Kazimierz Plen-
iewicz uwolnił od siebie króle-
wską wówczas Rumunię i przedostał
się do Jugosławii. Stamtąd łatwiej
już było mu trafić do Francji, wów-
czas „Mekki” Polaków rozproszo-
nych po klęsce wrześniowej. Fran-
cuzi mieli jednak nosa — zrozumieli,
że mają w ręku przede wszystkim
wytrawnego instruktora i... wy-
ekspedowali go do Afryki, do Ra-
batu. Tu, pod gorącym niebem Ma-
roka, Pleniewicz szkolił na „Pote-
zach” długie dziesiątki nowych pi-
lotów samolotowych. Odtąd — szko-
lenie stanęło się jego przeznacze-
niem.

Właściwie, to nie tylko samo szko-
lenie. Po upadku Francji przedostał
się z Afryki do Anglii, tam prze-
chodził sam angielską szkołę instruk-
torów i następnie szkolił jako instruk-
tor i dowódca eskadry młodych pi-
lotów (w tym dużo Polaków). Jak
szkolił? Ano, chyba nie tak prze-
ciętnie: jego uczniowie — Polacy
ze stażem szybowcowym po 3-mie-

siędnym kursie zdolni są do rozpo-
częcia lotów bojowych na samo-
łatach myśliwskich. Zdumieni Angli-
cy mówią głośno: To naród lotników.
Kazimierza Pleniewicza szybko za-
bierają do Farnborough.

Tu, w tym olbrzymim centrum
badawczym lotnictwa, lata Plenie-
wicz jako pilot doświadczalny. Po
8—10 godzin dziennie, do kresu wy-
trzymałości. Oblatał w sumie ponad
60 typów samolotów i szybowców.
Anglicy, jak przedtem Francuzi, też
mają żylkę odkrywczą: orientują się
szybko, że Pleniewicz bardzo się
interesuje kwestią transportu szy-
bowcowego i zatrudniają go jako
specjalistę w tej dziedzinie badań.
Rozpoczynają się lata wytyczonej,
niezwykle ciekawej pracy: Plenie-
wicz współpracuje z konstruktorami
olbrzymich szybowców do transpor-
tu wojska i sam, często wśród du-
żego niebezpieczeństwa, szybowce
te oblatuje (książkę można by napi-
sać na ten temat!). Pod koniec woj-
ny Kazimierz Pleniewicz, w stop-
niu majora, jest dowódcą grupy
transportowej w Algierze. Znow w
Afryce. Jego grupa przetransporto-
wuje samoloty wojskowe aż do Indii,
do Karaczi.

Zbliża się ostatni etap wielkiego
rejsu: koniec wojny, powrót do Pol-
ski. W kraju, od razu po przyjeź-
dzie, zaczyna pracować w ówce-
snym Departamencie Lotnictwa Cy-
wilnego Ministerstwa Komunikacji.
Jako kierownik referatu szybowco-
wego. „W roku 1949 jestem zmu-
szony do przerwania pracy, nie je-
stem potrzebny” — mówi Plenie-
wicz. Nadgorliwcy działają: zamro-
żono go, jako lotnika, na długie
osiem lat. Znajduje zajęcie w Cen-
tralnym Zarządzie Leśnej Produkcji
Niedrzewnej. Dobrze i to.

Minęły jednak lata pracy dla lot-
nictwa bezproduktywnej. Nadszedł
rok 1956: Kazimierz Pleniewicz
znów może latać. Dziś swe olbrzy-
mie doświadczenie oddaje w ofiar-
nej lotniczej służbie dla człowieka,
jako pilot lotniczego pogotowia ra-
tunkowego. Zostaje jednocześnie
zweryfikowany jako instruktor samo-
łotowy. Długie dni, długie noce czu-
wa na gocławskim lotnisku w ostrym
pogotowiu — a nuż telefon, że już...
że czeka... ciężko chory. Biegne
wówczas do maszyny. Start! Będzie
ratował człowieka.

JERZY ZARĘBSKI

„SKRZYDLATA POLSKA” — ORGAN AEROKLUBU PFL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

REDAGUJE ZESPÓŁ

Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.

Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, Jadwiga Sar-
nocińska, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji).
Opracowanie graficzne Stanisław Kopl.

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a, tel. 6-61-01

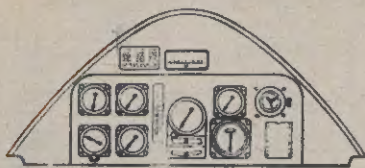
Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie —
2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł.

Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie
Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej” na zagranicę
wynosi: kwartalnie — 10,90 zł, półrocznie 21,80 zł, rocznie — 43,70 zł.
Wpłaty przyjmuje PKWZ „Ruch”, W-wa, al. Jerozolimskie 119 (tel. 80505),
konto PKO 1-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydaw-
nictw Zagranicznych „Ruch”. Aleje Jerozolimskie 119. Rękopisy i ilu-
stracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca. Ogłoszenia w tekście redak-
cyjnym w wymiarach do 50 cm, w cenie 1 zł 9.— za 1 cm przyjmuje Dział
Zbytu Wydawnictw Komunikacyjnych w Warszawie, ul. Kazimierzowska 52
najpóźniej do środy w tygodniu poprzedzającym ukazanie się numeru.

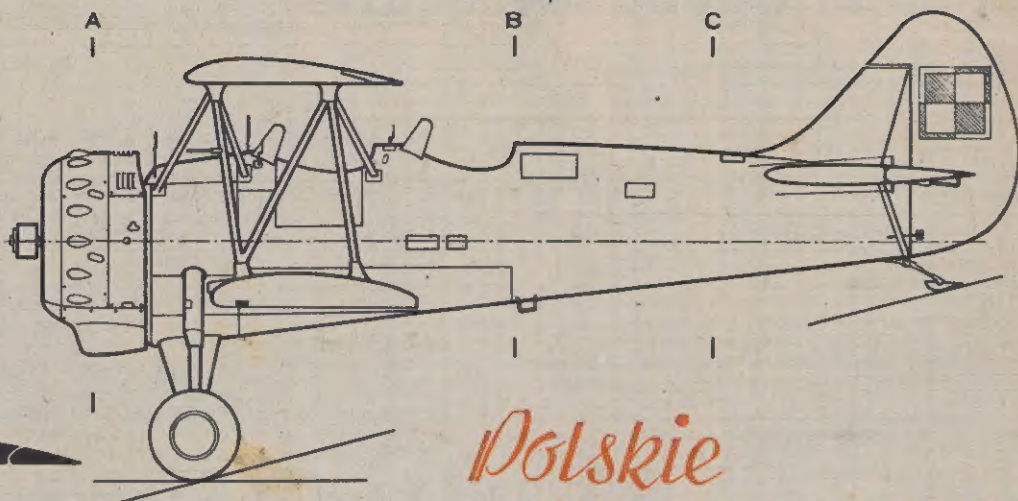
Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 5209/C B-27



TABLICA PRZEDNIA

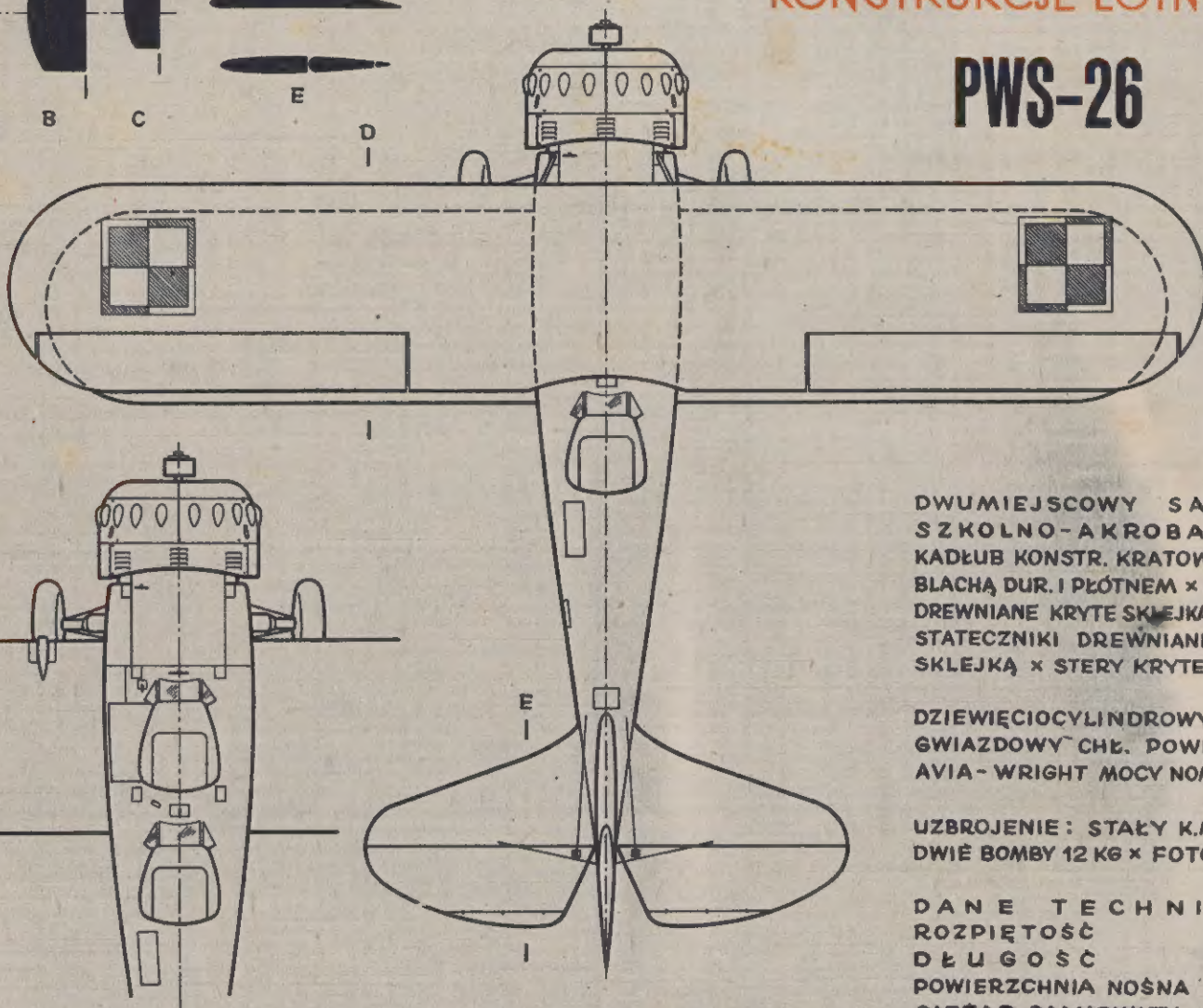
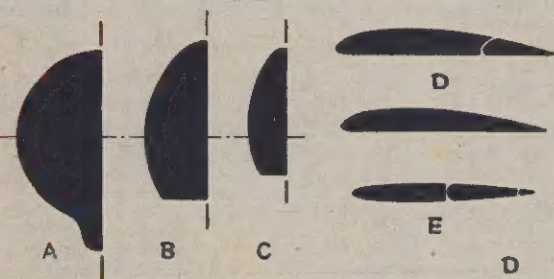


TABLICA TYLNA



Polskie
KONSTRUKCJE LOTNICZE

PWS-26



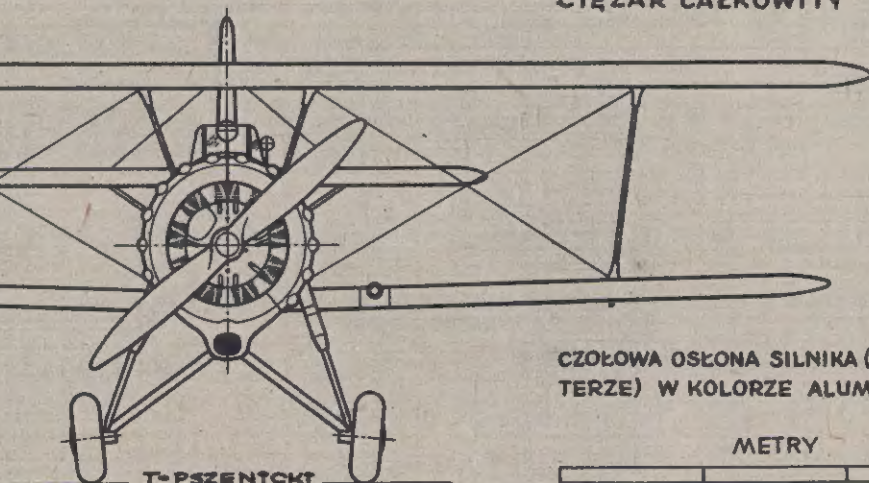
DWUMIEJSCOWY SAMOŁOT
SZKOLNO-AKROBACYJNY
KADŁUB KONSTR. KRATOWEJ KRYTY
BLACHĄ DUR. I PŁÓTNEM × SKRZYDŁA
DREWNIANE KRYTE SKLEJKĄ I PŁÓTNEM
STATECZNIKI DREWNIANE KRYTE
SKLEJKĄ × STERY KRYTE PŁÓTNEM

DZIEWIĘCIOCYLINDROWY SILNIK
GWIAZDOWY CHŁ. POWIETRZEM
AVIA-WRIGHT MOCY NOM. 220 KM

UZBROJENIE: STAŁY K.M. 7,7 MM
DWIE BOMBY 12 KG × FOTOKARABIN

DANE TECHNICZNE
ROZPIĘTOŚĆ 9,00 M
DŁUGOŚĆ 7,03 M
POWIERZCHNIA NOŚNA 25 M²
CIĘŻAR CAŁKOWITY 1170 KG

SAMOŁOT MALOWANY NA KOLOR OLIW-
KOWY, DOLNE POWIERZCHNIE PŁATÓW
I STATECZNIKA POZ. NA JASNONIEBIESKI
SZACHOWNICE NA SPODZIE DOLNEGO PŁATA
SYMERYCZNE × ŚMIGŁO I PŁOZA CZARNE



CZOŁOWA OSŁONA SILNIKA (NA KAR-
TERZE) W KOLORZE ALUMINIUM

METRY

